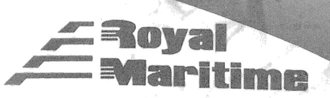


إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال شباط/فبراير ٢٠٠٤ - ذو الحجة ١٤٢٤
International Shabat/ February 2004- DhulHejja 1424
الندوة الدولية العشرون للموانى
وبدأت رحلة الإنطلاق الكبرى لتطوير الموانى المصرية
الملف مازال مفتوحاً .. هل حقاً قناة السويس فى خطر؟ ؟ ؟
تأمين الميناء ضد النهب والسرقة
غرفة ملاحة الإسكندرية .. لا تحتاج إلى موظفين
من حضر العفريت عليه أن يصرفه
الإجتماع الدورى الثامن والعشرين
لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية
روشتة عاجلة لعلاج بعض مشاكل النقل الجوى



LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

E.I.F.F.A

FIATA

IATA



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this [illegible]ult equation ?
* How could we have the ability to bre[illegible] routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Mechanical Clearance . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circomstances for mechanical customs clearance of your imported and exported
cargoes specifecly in Sokhna Port and
Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283---Fax:+[illegible]
Alexandria Office:Bldg.#47 Street#10 Officers [illegible]
Mostafa Kamel- Aexandria, [illegible]
Tel.:+203-5230450-5454904 ---Fax:+203-5230[illegible]
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.:+2062-710080 --- Fax:+2062-710081
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Sai[illegible]
Tel.:+2066-352940-352941 ----Fax:+2066-352[illegible]



بقلم
مستشار التحرير

.. ومضى عام الحروب والكوارث



إنتهى عام ٢٠٠٣ تاركاً وراءه الكثير من المتاعب والمصاعب والألغاز الغامضة التى تختلط فيها كل الأبعاد والسياسية والأمنية والإجتماعية .. لقد كان عاماً من أسوأ الأعوام وأقساها، خلف وراءه الكثير من الهموم والأعباء الجسيمة التى لازال يعانى منها الوطن العربى..

لقد بدأ العام الجديد ٢٠٠٤ بعدما تسلم من نظيره السابق الصور المعتمة التى ستظل محفورة فى ذاكرتنا وتنحصر فى الآتى:

* عاش العالم طوال عام ٢٠٠٣ فى خضم الحرب التى شنتها أمريكا وبريطانيا على العراق، وانتهى بالإحتلال الأمريكى للبلاد، وإنتشار الفوضى، وإعتقال صدام حسين، وظهور المقاومة العراقية.

* كان عام ٢٠٠٣ إمتداداً لعامين سابقين نشطت فيها الحرب الإسرائيلية ضد الفلسطينيين، وإستمرت قوات الإحتلال فى عمليات الإغتيال والعقاب الجماعى، والتدمير للمنازل والمصانع، وتشريد أصحابها، وإتلاف الزراعات، ومحاصرة الرئيس الفلسطينى ياسر عرفات فى مقره برام الله، وعدم الأخذ فى الإعتبار خطة خريطة الطريق التى تتضمن رؤية الرئيس الأمريكى بوش لإقامة دولة فلسطينية، بل على العكس أسرعت إسرائيل باقامة جدار فاصل داخل أرض فلسطين، وأملت شروطها على الفلسطينيين، وتمادت فى مخططها الإستعمارى على مرأى من العالم.

* عانت السعودية خلال العام المنصرم من الهجمات الإرهابية التى وقعت ضد المنشآت السكنية.

* ساد التوتر فى سوريا بعدما أصبحت مجاورة للقوات الأمريكية التى إحتلت العراق وتصاعدت نغمة التصعيد السياسى الأمريكى ضد سوريا، ونجحت الولايات المتحدة فى تحرير ما يسمى بقانون محاسبة سوريا الذى يعطى الحق للرئيس بوش فى فرض عقوبات إقتصادية عليها.

* تصاعدت فى لبنان خلال العام الماضى الخلافات بين الرئيس أميل لحود ورفيق الحريرى رئيس الوزراء مما دعى إلى تدخل سوريا لتحجيم تلك الخلافات.

* شهدت مدينة الدار البيضاء تفجيرات إعتبرتها الأعنف من نوعها فى المغرب.

* دارت المفاوضات بين وفد حكومة الإنقاذ والحركة الشعبية لتحرير السودان مما أدى إلى حسم كثيراً من القضايا الخلافية، ولازالت المفاوضات جارية.

إن العالم لم يسلم خلال العام الماضى من الكوارث الطبيعية فقد شهدت أوروبا موجة الحر التى إرتفعت لأكثر من ٤٠ درجة وأدت إلى وفاة ١٥ ألف شخص فى فرنسا، وفى ولاية كاليفورنيا الأمريكية قامت الحرائق ودمرت حوالى مليون متر متربع، وشردت أكثر من ٤٥٠٠ أسرة، وأودت بحياة ٢٢ شخصاً، ولم ينتهى العام إلا بعد أن دمرت الزلزال الذى بلغت قوته ٦,٣ بمقياس ريختر مدينة بام الإيرانية وشرد آلاف العائلات.

وبالنسبة للأوبئة فقد حصد مرض سارس أرواح ما يقرب من ألف شخص وإصابة ٨ الآف آخرين، كما أن عدد المصابين بمرض فقدان المناعة (الإيدز) زاد حتى وصل إلى ثلاثة ملايين مصاب.

لقد عانت الدول العربية خلال العام الماضى. ولذا لابد من إيجاد موقف عربى موحد إزاء قضايا المنطقة خاصة بعد إصلاح الجامعة العربية التى تعتبر لسان العرب. ولن يتأتى ذلك إلا بالتخطيط والعمل الجاد، والتعاون البناء لإيجاد عالم يتمتع أبناؤه بالحريات الديمقراطية ليعيشوا فى ظل منظومة أكثر عدلاً وإنصافاً على جميع الأصعدة السياسية والإقتصادية والإجتماعية .. إننا نتمنى أن يكون العام الجديد ٢٠٠٤ عاماً سعيداً تختفى فيه الصراعات ليسود السلام أنحاء العالم.

عاصم السيد أحمد

India INK



دوريات إهداء



إقرأ فى هذا العدد

المقالات المنشورة فى هذه المجلة تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية ودول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقي الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

إنترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان

المستشار القانونى
دكتور على عوض حسن

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت

هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+

محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+

مصر

اسكندرية

ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)

فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)

السويس

* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية

* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +

فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى

* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١)+

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣- ٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

بناية الخضرى - كورنيش المزرعة

بيروت - لبنان

تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +

تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +

٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



Preface:-

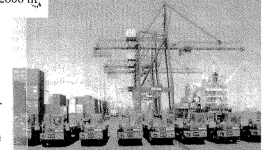
- According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2002/2003:-
-Completion of dreding works to rcceive vessels of 5 th generation.
-Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 and 569000 TEU during 2001/2002 .
-Handling rate 25 Box /Hour per crane
-Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.
- Adding the 7th gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m^2



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie file, Movins, Codeco and coarri.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

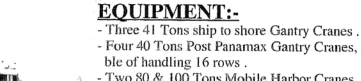
CARGO HANDLING:-

- Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .



EQUIPMENT:-

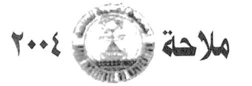
- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Four 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, out reach length 44.5m capable of handling 16 rows .
- Two 80 & 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes Transtainer (RTG) .
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .



SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
Eight tractors & semi-trailers .
- Two YARD CRANES TRANSTAINE (R.T.G).

Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com
P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT
Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419

ملاحة  ٢٠٠٤

المؤتمر الدولى الثانى
تنظمه الجمعية العربية للملاحة

فى الفترة من ١٣ - ١٥ أبريل ٢٠٠٤
فنـدق كونكـورد السـلام - القاهـرة

مجالات البحث

- الخرائط الملاحية الإلكترونية ونظم التكامل الملاحى بغرفة القيادة IBS .
- التطور فى أنظمة المساعدات الأرضية للملاحة بالمياه الضيقة والقنوات المائية.
- تطبيقات نظام التعريف الآلى AIS فى وسائل النقل البحرية والجوية والأرضية .
- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى مجال النقل المتعدد الوسائط ومتابعة الحاويات.
- المشروعات الوطنية والإقليمية الخاصة بتكامل أنظمة الإتصالات مع أنظمة الملاحة GNSS .
- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى أنظمة خدمات الطيران ATS والتحكم والهبوط الآلى .
- النظم الفرقية الإقليمية لدقة تحديد الموقع بمنطقة واسعة (SBAS) : تطور أنظمة WAAS,MSAS,EGNOS .
- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية ودورها فى تطور المسح وأعداد الخرائط وأنظمة الخدمات الجغرافية GIS .
- تطبيقات أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية فى أنظمة خدمات مرور السفن VTS ، والإرشاد البحرى ومناورات تراكى السفن.
- التكامل بين أنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية وأنظمة الملاحة الإلكترونية الأرضية بغرض تحقيق دقة التوقيع والعمل كأنظمة ملاحية مساندة.
- التطورات المستقبلية لأنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) نظام GPS ، ونظام GLONASS ، ونظام GALILEO من حيث التصميم وتكامل أجهزة الأستقبال والموقف الحاضر.

رسوم الأشتراك والتسجيل بالمؤتمر

للمصريين والمقيمين ٥٠٠ جنيهاً مصرياً للطلبة ٢٠٠ جنيهاً مصرياً للمرافق ٢٥٠ جنيهاً مصرياً
لغير المصرين ٥٥٠ دولار أمريكى للطلبة ٢٠٠ دولار أمريكى للمرافق ٣٥٠ دولار أمريكى
يتضمن رسم الإشتراك التسجيل بالمؤتمر والحصول على الأوراق البحثية ونشرات المؤتمر والمعرض وتناول المرطبات والغداء أيام المؤتمر الثلاث وحضور التعارف

الإقامة فى الفندق

للمصريين (الغرفة المفردة ٢٦٥ جنيهاً مصرياً الغرفة المزدوجة ٢٩٠ جنيهاً مصرياً)
لغير المصريين (الغرفة المفردة ٦٥ دولار أمريكى الغرفة المزدوجة ٧٥ دولار أمريكى)
كما يصاحب المؤتمر معرضاً للأجهزة الملاحية بهدف فرص التسويق للشركات ووكلائهم لتسويق منتجاتهم من الأجهزة الملاحيه والبحريه والتعرف على التقنيات العلميه فى هذه الصناعة.

رسوم الإشتراك بالمعرض

توفر مساحة عرض ٤ متر مربع مجهزة بمنضدة ووصلات كهربائية + إضاءه لكل عارض، هذا بالإضافة إلى وجبة الغذاء لفرد واحد فقط.
٢٠٠٠جنيهاً مصرياً للمشارك من المصريين ٨٠٠ دولاراً للمشارك من غير المصريين

المراسلات
الجمعية العربية للملاحة

تقاطع ش ٤٥ مع ش السباعى عمارة زهراء السباعى ميامى - الإسكندرية
بريد إلكترونى: ain@aast. edu - ain@ainonline. org
ت: ٥٥٠٩٦٨٦ - ٥٥٠٩٨٢٤(٢٠٣) ف: ٥٥٠٩٦٨٦(٢٠٣)

الندوة الدولية العشرون للموانئ

تغطية إيمان العرجاوى - ياسمين عبد المجيد

تحت رعاية السيد المهندس / حمدى الشايب وزير النقل إنعقدت بالإسكندرية الندوة الدولية العشرون للموانئ بعنوان تأكيد جودة وفاعلية اداء وأمن الموانى، والتى نظمت بالتعاون بين معهد تدريب الموانى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى..

حيث اصبحت قضية الأمن وتوفير الحماية هى قضية عالمية لا تقتصر على أمن الأفراد وحمايتهم، وإنما امتدت لتشمل الحكومات والهيئات والموانى . وفى سلسلة متصلة من الإجراءات والإصدارات فى هذا الشأن وبعد إصدار وثيقة هوية البحارة قامت المنظمة البحرية IMO مؤخراً بإصدار المدونة الدولية الخاصة بإنشاء وإقامة نظام أمنى للسفن والموانى لمحاولة التصدى وإنهاء الاعتداءات على الأرواح والمكاسب والحد من ظاهرة الإرهاب الدولى . وتركز المدونة على مفهوم ثقافة الأمن Security calture فى كل العمليات البحرية وتدعيم توفير الأمن على السفن والموانى و هو نشاط يندرج تحت إدارة المخاطر (Risk Mangement) .

وقد بدأت وقائع الندوة بالجلسة الإفتتاحية التى قدمها الدكتور حمدى حسان عميد معهد تدريب الموانى وكانت برئاسة معالى وزير النقل المهندس / حمدى الشايب الذى أكد على أهمية مناقشة جودة وفاعلية أداء وأمن الموانى كما أكد الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى على أن هذا المؤتمر هو العشرون الذى تقيمه الأكاديمية بالتعاون مع معهد الموانى والذى يتم بنجاح ويحضره كل عام سيادة وزير النقل وأشار سيادته بمتابعة عقد المؤتمرات والندوات التى تضم المشاركين العرب من مختلف دول الخليج والمغرب وشمال أفريقيا ..

حيث أن عدد المشاركين هذا العام وصل إلى ٥٥٠ فرد من مصر والدول العربية..

وقد إستمرت فعاليات الندوة على مدار ثلاثة أيام نوقش خلالها ثلاث وعشرون ورقة بحثية إستعرضت مختلف الآراء والأبحاث المقدمة من المشتركين والتى ركزت فى معظمها على الأمن على ظهر السفينة وفى الميناء .

اوراق بحثية:

وتحت عنوان "تنمية الموارد البشرية كانت هناك جلسة برئاسة د/ سعيد غراف حيث قام د/ فؤاد بهجت بتقديم عرض تاريخى عن مدينة الإسكندرية كميناء تاريخى قديم، وأهم التطورات التى حدثت فى إنشاءات الميناء والسفن حتى القرن الماضى..

ومن شركة آدمز چونز العالمية بالمملكة المتحدة قدم السيد/ بوب چونز ورقة بحثية عن وضع مواصفات قياسية لإدارة كفاءة العاملين بالموانئ وكيف طبقت هذه المعايير فى المملكة المتحدة لإختيار العمالة المناسبة لكل وظيفة والتى يمكن الإسترشاد بها لتحديد درجة المعرفة والمهارة المطلوبة ومن أهم الأوراق التى قدمت فى هذا التجمع الدولى عن تأثير المتطلبات الدولية وإنعكاساتها على النقل البحرى العربى وكانت للأستاذ الدكتور / جمال الدين مختار والربان/ عماد إسلام وقد عرض فيهما تأثير المتطلبات الدولية فى ظل تحديات القرن الحادى والعشرون من خلال عرض معد مسبقاً عن التشريعات والإتفاقيات الدولية الملزمة للسلطات البحرية الحكومية ، ومدى حاجة الدول العربية للإشتراك فى مذكرة تفاهم إقليمية وعربية ..

وتحت عنوان (مواءمة السفن والموانئ لمدونة الأمن الدولية)

قدم السيد / چيمس موراى (مدير شركة خدمات الموانى بالمملكة المتحدة) ورقة بحثية شرح فيها المراحل المختلفة التى تم إتخاذها حتى ظهور المدونة الدولية للأمن للسفن والمرافق المينائية وإطار التنسيق والتعاون فيما بينهما ومسئوليات كل طرف ومنهجية تقييم المستوى الأمنى، كما قدمت هذه الورقة نبذه عن الإجراءات التى إتبعتها المنظمة البحرية الدولية IMO قبل إصدار مدونتها الدولية أهمها:

إختيار دفعة ضباط أمن الموانى، تعيين أمن مرافق الموانى، إجراء المعاينات لكافة هذه المرافق، وضع الأطر لإجراء التدريب، المراجع المستمرة وتحديث خطة الأمن، تدريب كل الأفراد العاملين بالموانى، إعداد برامج تدريب تؤهل ضباط أمن الموانى، إجراء عملية التنظيم لأمن الموانى، الإهتمام بالأرض التى تعتبر من المرافق المفتوحة وضرورة تأمينها.

وبرئاسة د/ محمد الراعى عميد معهد البحوث والدراسات العليا بجامعة الإسكندرية وفى جلسة هامة قدم المهندس/ محجوب حسن المنسق الوطنى للهيئة الإقليمية للمحافظة على البحر الأحمر وخليج عدن - السودان.



حديث جانبى بين اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والدكتور أحمد سعد رجب وبينهما الربان محمد يوسف طه

قدم بحث بعنوان "إزدياد حركة الملاحة البحرية يهدد بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بالتلوث النفطى"، وطالب بضرورة إصدار تشريعات لمنع حدوث ذلك.

كما قدم دكتور/ إسماعيل مبارك ورقة بحثية عن صيانة الموانى وماتم تطبيقة فى ميناء السخنة.

وقد رأس السيد اللواء/ عصام الدين بدوي جلسة اليوم الأخير والتى قدم فيها د/ أحمد عبد المنصف بحث بعنوان **مستقبل مصر مشروع إقامة منطقة لوجستية عالمية للتجارة الحرة لقناة السويس**، وقد حظى هذا الإقتراح بتأييد مجموعة كبيرة من الحاضرين أوصوا بمنح هذه الدراسة الإهتمام الكافى وتوصيلها إلى أعلى المستويات عن طريق الهيئة العامة للإستثمار.

اسئلة ومدخلات

ومن أهم التساؤلات التى طرحت فى الندوة: **هل يمكن تحويل رصيف بضائع إلى رصيف حاويات؟**

أجاب عنه د/ بهاء الدين الشرنوبى أن ذلك ممكن ولكن ليس على الإطلاق بشرط أن يكون الرصيف سليم وأن عملية التحويل هذه هى يسيرة التكاليف بالمقارنة بالعائد منها وذلك فى ٧٥٪ من حالات الأرصفة.

وقدم د/ أحمد العيسوى صالح مداخلة عن أهمية عمليات الصيانة وإقترح أن يتم التركيز عليها حيث تحقق عائداً يزيد على ٥٠٪ وضرورة تغيير النظرة إليها على أنها Dirty Work.

وقدم د/ شريف عبد اللاه مداخلة عن ميناء العريش وأوصى بضرورة إنشاء حوض فى مدخل هذا الميناء للحد من الترسيب الذى يتزايد مؤخراً.

وتحدث اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط تحت عنوان (ميناء دمياط الحاضر والمستقبل) وأوصى سيادته بضرورة تقليل إجراءات السفن والتى تزيد من عدد أيام إنتظار السفن بالميناء حيث تتراوح تكلفة الإنتظار بين ٥٠٠ دولار - ١٠ آلاف يومياً

تكريم وتوصيات

وفى نهاية المؤتمر تم تكريم عدد من الشتركين المصريين والعرب على رأسهم السيد الدكتور/ محمود فهمى وزير النقل الأسبق، اللواء/ عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى ، الربان/ عاطف مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى ومجموعة كبيرة من الأساتذة والمتخصصين المشاركين وكذلك تم تكريم المتحدثين فى الندوة ومنحهم هدايا تذكارية .

تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانى


اللواء مصطفى توفيق خطاب يتسلم شهادة الأيزو

التصميمات الهندسية لمنشآت البنية الأساسية للموانى مثل الأرصفة وحواجز الأمواج، وضرورة تكوين هيئة إستشارية من الخبرات العربية تعاون الموانى العربية فى مراجعة تصميم الإنشاءات البحرية وإبداء الرأى الإستشارى.

٦- مناشدة وزارة البيئة بجمهورية مصر العربية للتنسيق مع الجهات المعنية بدول البحر الأحمر لمواجهة تلوث مياه البحر بالزيت وخلافه وإستخدام الشركات المتخصصة فى حماية البيئة البحرية إلى جانب إحكام الرقابة على جميع الأنشطة البحرية..

٧- إستغلال الطاقات المتاحة بمنطقة قناة السويس لإنشاء مركز عالمى للأنشطة اللوجستية بالأراضى المتاخمة للقناة لجذب الشركات متعددة الجنسيات للإستثمار وإنشاء أنشطة لوجستية.

٨- فى ظل التقدم المعلومى والإلكترونى فى أنشطة الموانى توصى الندوة بنشر وعى ثقافة الحاسب الآلى بين الأجيال الحديثة فى تنظيمات الموانى والإستعانة بالآليات المتوفرة لذلك بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

وقد صدر عن المشاركين مشروع التوصيات التى نصت على:

١- حث السلطات البحرية بجميع الدول العربية للمشاركة فى مذكرة تفاهم عربية لترجمة التشريعات الصادرة عن IMO مع الإستفادة بخبرة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ومتابعة مايصدر عنها عن طريق التفاعل بين الوفود المشاركة..

٢- ضرورة إعطاء الإهتمام والأولوية لإعداد وتدريب الكوادر البشرية المنوطة بالسياسات والخطط الأمنية والمعلومية بالموانى والإستفادة بخبرة المركز العربى للأمن البحرى التابع للأكاديمية.

٣- وضع معايير للعمالة البحرية تتطابق مع تلك المستخدمة فى الدول المتقدمة لكافة مستويات العمالة وأن يتولى إتحاد الموانى العربية تفعيل هذا المطلب ..

٤- يوصى المؤتمر بالأخذ بالمنهجية العلمية المتقدمة فى تطبيق الصيانة الدورية والعمل على إزالة المعوقات اللائحية وأن كفاءة الصيانة الدورية المنفذه تعتبر جزءاً مكملاً لجودة أداء الموانى.

٥- مناشدة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا فى تبنى التعريف بمعايير


جانب من السادة الحضور

نشاطات وأخبار

إستراتيجية العمل الإقتصادى العربى

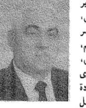
صرح الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية أنه تم الإنتهاء من وضع إستراتيجية متكاملة للعمل الإقتصادى العربى خلال الأعوام العشرين القادمة، كما أن المجلس وضع برنامجاً تنفيذياً لها فى مجالات الإستثمار والتجارة والتحديث ودعم القطاع الخاص، بعد أن وصل حجم الإستثمار الكلى فى الدول العربية إلى حوالى ١٤٥ مليون دولار، ومعدل النمو فى الناتج المحلى الإجمالى العربى لايتجاوز ٢,٥٪، وقد طالب جويلى بزيادة الإستثمارات بمقدار ٦٥ مليار دولار سنوياً ولمدة ١٠ سنوات للوصول إلى زيادة معدل النمو فى الناتج المحلى الإجمالى إلى ٧٪ للسيطرة على الزيادة المطردة فى الأيدى العاملة التى تزداد بنسبة ٣٪ سنوياً.

الرسوم الجمركية بين الدول العربية

يوسف بطرس

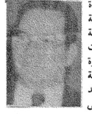
أكد الدكتور/ يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية أن حجم الإعفاء من الرسوم الجمركية الأصلية على السلع المتبادلة إستيراداً أو تصديراً بين مصر والدول العربية وصلت إلى ٨٠٪ خلال شهر يناير الماضى، وسيتم الإعفاء الكامل من الرسوم الجمركية فى يناير ٢٠٠٥ . وأشار الوزير إلى أن إتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجارى بين الدول العربية التى وقعت فى تونس عام ١٩٨١ فى إطار الجامعة العربية كان هدفها التحرير التدريجى للمبادلات التجارية للدول الأعضاء، وإعطاء تيسيرات خاصة للخدمات المرتبطة بالتجارة، وقد وصل عدد الدول العربية التى تطبق نسب التخفيضات الجمركية طبقاً لهذه الإتفاقية إلى ١٤ دولة، ولم يتم حتى الآن الإنتهاء من وضع قواعد المنشأ التفصيلية للسلع التى يتم تبادلها فى إطار منطقة التجارة الحرة العربية.

تطوير الجمارك المصرية


محفوظ العرجاوى

أكد محفوظ العرجاوى رئيس مصلحة الجمارك المصرية - فى لقائه مع أعضاء جمعية رجال الأعمال المصريين - على أن عملية تطوير الجمارك فى مصر تسير طبقاً لخطة تراعى الصالح العام والخاص، وتشمل تطوير الجمارك، وأسلوب العمل بالمصلحة، وإنضمام مصر للإتفاقيات والتكتلات العالمية لمجاراة التطور الجارى فى العالم، وإدخال الحاسبات ونظم الإتصال الحديثة والتدريب للعنصر البشرى، وأشار العرجاوى إلى أنه تمت تجربة نظام الإفراج المسبق الذى يقضى بأن يقوم المستورد بتقديم بيانات وأوراق الشحنة المستوردة بمجرد علمه بشحنها إلى المركز الضريبى الجمركى الموحد، ويحصل على إذن الإفراج ليستطيع الإفراج عن الشحنة بمجرد وصولها بعد التأكد من مطابقتها لما هو مدرج بإذن الإفراج وسداد المستحقات .

الأكاديمية العربية للأعمال الإلكترونية


د/ أحمد جويلى

صرح الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية بأنه تمت الموافقة على إنشاء الأكاديمية العربية للأعمال الإلكترونية بهدف دعم وتطوير القطاعات المعنية والمهنية بالتدريب فى مجالات إستخدام تكنولوجيا المعلومات والإتصالات بجانب إعداد الكوادر المؤهلة فى مجالات التجارة الإلكترونية، وأكد الدكتور جويلى أهمية التجارة الالكترونية ودورها فى زيادة التبادل التجارى وتنمية التعاون العربى، وتزايد نسبة الإقبال مع شبكة الإنترنت فى مختلف الأنشطة ، وأشار إلى أن الإستثمار المباشر يعتبر الأدارة الرئيسية لتطوير قواعد لإنتاج والخدمات .

روشتة عاجلة لعلاج بعض مشاكل النقل الجوى

اقامت شعبة خدمات النقل الدولى مؤتمراً برئاسة السيد/ حامد القصبى مدير عام جمارك ميناء القاهرة الدولى وفى حضور كلاً من الأستاذ/ محمد مهران مدير المانفست والأستاذة/ نور الهدى مديرة المناطق الحرة الخاصة والأستاذة/ چورچيت مديرة جمرك الدولية وفى حضور العديد من شركات الطيران ووكلاء الشحن حيث سعت الشعبة إلى تقريب وجهات النظر بين المشاركين والدوائر الجمركية للعمل على حل المشاكل وتذليل الصعوبات التى تعرقل سير العمل بالسرعة المطلوبة.

ولقد إتسم المؤتمر بروح الإخوة والمحبة بين السادة الحضور.

وألقى كلمة الإفتتاح الأستاذ/ عصام الشاذلى رئيس لجنة النقل الجوى وعضو مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى بمصر حيث توجه بالشكر لكل من ساهم فى إخراج هذا المؤتمر بتلك الفكر لمواكبة تطورات العصر كما أشار سعادته إلى ضرورة التمسك بالقانون آخذاً فى الإعتبار روح القانون للعمل على المساواة لتحقيق العدالة الجمركية لدى كل من المستوردين والمصدرين فى كافة الدوائر الجمركية.

ولقد شهد المؤتمر العديد من القرارات ساعة مانحاً بذلك مدة كافية للقيام بعمليات الإدراج. وتحسباً لأى ظروف قد تعوق وصول أصول البوالص من وكلاء الشحن فى الخارج إلى وكلائهم فى مصر فلقد أوصى سيادته بأن الجمارك سوف يقبل صورة من تلك البوالص مختومة من شركة الشحن بالإضافة إلى صورة من المانفست الفرعى على أن تستكمل باقى الأوراق من الأصول فيما بعد وخلال ٤٨ ساعة.

ومن منطلق سعى بموقع متميز بين دول العالم من الناحية الجغرافية وتوسطها لقارات العالم ومن نفس المنطلق الذى يساعد على إزدهار حركة التجارة فى مصر والعمل على أن يكون ميناء القاهرة الجوى أحد الموانى المحورية فى الشرق الأوسط فلقد أوصى على ضرورة العمل على وجود منطقة للترانزيت فى مطار القاهرة تخدم البضائع الواردة والتى يعاد تصديرها مرة أخرى وهذا دون إجراءات جمركية ولكن بعد التأكد من نوع هذه البضائع.

كما أشار إلى دور رجال الجمارك فى الحفاظ على أمن الوطن ومحاربة عمليات التهرب الجمركى والمجهودات

الصورة الحضارية وتحدث الأستاذ/ حامد القصبى حيث أشار إلى ضرورة مواكبة العالم من حيث السرعة والتكنولوجيا فى نطاق الجمارك وهذا لكون الجمارك لم يعد يقتصر دورها على تحصيل الرسوم فقط بل أصبح الشغل الشاغل لهذا القطاع الحيوى فى الدولة هو تقديم خدمة ذات كفاءة عالية، بالإضافة إلى تحقيق الأمن والحفاظ على الإقتصاد وهذا إن دل على شئ فإنما يدل على تطور القطاع الجمركى وتحديه ليس فقط من حيث الإجراءات بل من حيث والتوصيات التى تساعد على زيادة وسرعة عجلة التنمية والإزدهار فى الموانئ الجوية فى جمهورية مصر العربية حتى تستطيع أن تواكب وتنافس كافة المطارات فى العالم ومن هذه القرارات:

زيادة مدة الإدراج من ٢٤ ساعة إلى ٤٨

مصر الدائم لتكون موانيها الجوية من أفضل الموانى العالمية فى تقديم الخدمة والجودة فلقد أمر الأستاذ/ حامد القصبى بمنع أى شركة شحن غير مرخص كما من قبل الهيئة بالعمل فى البوالص المجمعة ولقد منحت هذه الشركات مدة شهرين حتى تستطيع توفيق أوضاعها والحصول على الترخيص اللازم.

وعند سؤال أحد الحضور عن البضائع الترانزيت والأنظمة الجمركية عليها قال - إن مصر تتمتع



التى تبذل من قبلهم لدفع عجلة العمل.

وعند سؤال بالنسبة للتعديل فى con-signee فلقد أشار سعادته أنه لا يشترط أنه يلزم التعديل فى حالة الخطأ المطبعى بحيث تجنب التعقيدات الروتينية.

وفى نهاية المؤتمر قام السيد/ عصام الشاذلى بتقديم الدرع الخاص بالشعبة للسيد الأستاذ/ حامد القصبى الذى أعرب عن شكره وتقديره لما تبذله الشعبة من مجهودات.

★★★



The Brave Sailor البحار الشجاع

By Dr. Ayman Elnahrawy

بعلم الدكتور/ أيمن النحراوى

Santa Maria streched its crucified sails
a voyage to the unknown
Atlantic navigation west for east
such vague course was never drawn
a passage to Indian spices, Chinese silk
merchants, bishops, glorious event dawn
Nina, Pinta, all made ready
master Columbus, hard sailors,
braveness is shown
by sun rise, on harbour berth
two hearts were beating strongly
hands held together
she would miss his passionate face, caring touch
good bye moments, fate may part them forever
Rodrego kissed her gently
begged no more tears
to Bristol, Genoa, Canary
he rode waves, used wind,
crushed all fears
on duty to steer the ship
rudder
across a savage ocean with no
frontiers
breathing a great hope to find land
promised
return victorious to Spain ...
for his love and cheers,....

نشرت سانتا ماريا أشرعتها الموشاة بالشعار الملكى لأسبانيا
فى مستهل رحلتها إلى المجهول ..
عبر المحيط الأطلنطى مبحرة إلى الغرب للوصول إلى الشرق
فى مسار لم تسلكه سفينة من قبل ..
ملتمسة طريق إلى توابل الهند، وحرير الصين
التجار، ورجال الدين ، إنه فجر حدث مجيد
السفينتين نينا وبنتا كانتا أيضاً على أهبة الإستعداد للإبحار
أمير البحر كولومبوس، البحارة الأشداء، إنه وقت الشجاعة ..
وعلى رصيف الميناء، عند الفجر ..
كان هناك قلبان يخفقان بقوة، وأيدى إنضمت فى عاطفة مشوبة ..
قلبها الرقيق سوف يفتقد ملامح وجهه الحبيب، ولمسة يديه الحانيتين ..
إنها لحظات الوداع القاسية ..
فالقدر يمكن أن يفرق بينهما إلى الأبد
لقد قبلها قبلة تفيض بالمشاعر والحب
ورجاها أن تتمالك نفسها، وتجفف دموعها ..
فقد ركب أهوال البحار عشرات المرات ..
وأبحر على متن العديد من السفن إلى كل الأرجاء
إلى إنجلترا وإيطاليا وجزر الكنارى ..
كم شق عباب الأمواج ، وصارع الرياح، وهزم
كل الخوف والمخاطر
إنه فى هذه الرحلة سوف يقود دفة السفينة
عبر محيط هائل ليس له حدود ..
لكنه فى كل لحظة سوف يتنفس الأمل
فى أن تقطع سفينتهم المسافة وتطوى الزمن
إلى الأرض المنشودة
ذلك حلم يراود كل بحار، وكذلك يراوده ..
فى أن يعود مظفراً إلى أسبانيا وطنه وأهله ..
إلى حبيبته المخلصة التى تنتظره من الشروق
حتى الغروب،..
على رصيف الميناء ..تحت المطر والعواصف ..
وهى تنظر إلى الأفق البعيد ... لعل السفينة تعود إلى الوطن من جديد ...
وعلى متنها ذلك البحار الذى أحبته ... البحار الشجاع..

Dr . AYMAN EL NAHRAWY
drayman100 @ yahoo . com



خطة تطوير الموانى المصرية

صرح المهندس حمدى الشايب وزير النقل بأن خطة التطوير خلال العام الجارى ستشمل موانى دمياط والإسكندرية والدخيلة وبورسعيد وسفاجا والغردقة بغرض إحكام الرقابة على البضائع الواردة والصادرة طبقاً لأحدث التقنيات العالمية، هذا ويتم الإنتهاء خلال العام الجارى من أول مشروع ملاحى فى نهر النيل يشمل الفرع النهرى من دمياط إلى القاهرة الذى تصل تكلفته إلى ٦٠ مليون جنيه، وإقامة هويسين جديدين عند الدلتا وقويسنا بتكلفة ٢٤٠ مليون جنيه ، وسيتم إفتتاح الميناء المحورى بشرق بورسعيد أوائل يوليو القادم ليصبح أول ميناء محورى بالبحر المتوسط.

م/ حمدى الشايب

تعاون علمى مشترك بين مصر والجزائر

تم توقيع بروتوكول تعاون علمى مشترك بين المركز المصرى القومى للبحوث وجامعة المسيلة بالجزائر ، وذلك فى إطار البرنامج التنفيذى للتعاون العلمى والثقافى للجنة المشتركة المصرية/ الجزائرية لدعم العلاقات العلمية، وأشار الدكتور هانى الناظر رئيس المركز إلى أن الهدف من البروتوكول فتح آفاق التعاون مع المراكز البحثية والجامعات العربية والمشاركة فى تنظيم عقد الندوات والمؤتمرات وورش العمل.

نقل شبكات المعلومات

عقد الجهاز القومى المصرى لتنظيم الإتصالات ورشة عمل لتنظيم الإتصالات عن طريق نشر شبكات المعلومات السريعة المعتمدة على تكنولوجيا "الواى فاى" ، وقد وضعت وزارة الإتصالات والمعلومات المصرية إستراتيجية جديدة لنقل شبكات المعلومات إلى نطاق جديد يتميز بالسرعة الفائقة، وطرحت هذه الإستراتيجية على المؤسسات الدولية والشركات العالمية ليبدأ تنفيذها من الربع الأول من العام الجارى وحتى عام ٢٠٠٧

منح الجنسية الأردنية للمستثمرين

قررت الحكومة الأردنية منح الجنسية لكل مستثمر يمتلك مشروعاً أو أكثر فى الأردن على أن يبلغ حجم إستثماراته ٧٥٠ ألف دينار أردنى، وتوفر على الأقل ٢٠ فرصة عمل للأردنيين، وذلك بهدف جذب الإستثمارات العربية والأجنبية.

الإتفاقيات الضريبية بين الممولين .. ومصلحة الضرائب

أ/ إسماعيل عنانى

باحث فى النظم الضريبية زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

سبق أن عرضنا فى المقال السابق لبعض الإتفاقيات الضريبية - ١٢ إتفاقية - والتى عقدتها مصلحة الضرائب مع الغرف التجارية وسوف نوالى نشر باقى الإتفاقيات فى هذا المقال:

١٣- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط مطاحن وتجارة البن.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية **طرف ثان**

* تحدد نسبة الفاقد بواقع ٢٠٪ فى المتوسط من كمية البن الأخضر لجميع الأصناف سواء كان بن عادى - غامق - محروق.

* تحتسب نسبة مجمل الربح بواقع ٩٪ فى المتوسط لجميع المبيعات (جملة وتجزئة).

* تحتسب نسبة مجمل الربح لنشاط الطحن للغير بواقع ٧٠٪.

١٤- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط الجزارة بالتجزئة.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية **طرف ثان**

* إحتساب نسبة تشفية قدرها ٢٧٪ مقابل العظام/ الشغت/ العروق/ الجفاف/ الدهن.

* أيام العمل ٤٨ أسبوع فى السنة.

* يحدد صافى ربح كيلو اللحوم بمبلغ جنيه واحد.

١٥- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية للمخابز البلدية.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) شعبة المخابز بالغرف التجارية على مستوى الجمهورية **طرف ثان**

أولاً: إضافة مبلغ خمسون قرشاً لكل جوال دقيق زنة مائة كيلو يتم تحصيلها بمعرفة المطاحن تحت حساب الضريبة ويتم توريدها للمأمورية المختصة.

ثانياً: أسس المحاسبة

(١) يلتزم كل صاحب مخبز بتقديم شهادة من الإدارة التموينية التابع لها متضمنة كمية الدقيق المنصرفة للمخبز سنوياً حتى تتم المحاسبة عن هذه الكمية فقط.

(٢) تحديد صافى ربح تشغيل وبيع جوال الدقيق زنة مائة كيلو لإنتاج الخبز المدعم بمبلغ مائتان وخمسون قرشاً لاغير.

١٦- إتفاق بشأن أسس المحاسبة الضريبية لنشاط صيد الأسماك بمحافظات البحر الأحمر والسويس وجنوب سيناء.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد التعاونى للثروة المائية والجمعية التعاونية لتمليك الفلايك واللنشات بالسويس. **طرف ثان**

* نسبة صافى الربح تحدد كالآتى:

(أ) المراكب واللنشات الآلية:

- مناطق البحر الأحمر ١١٪

- السويس وجنوب سيناء ٨٪

(ب) المراكب والقوارب الشراعية والفلايك حتى الدرجة الثالثة (غير الآلية) ٦٪.

١٧- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط المقاهى والبوفيهات.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية **طرف ثان**

* يتم إتخاذ كمية السكر أساساً للمحاسبة.

* تحدد إنتاجية كيلو السكر بواقع: (أ) ١٠٪ كحد أدنى للقهوة

(ب) ٩٠٪ لباقى المشروبات الساخنة والمثلجة .

- ٥٠ طلب للمشروبات الساخنة والمثلجة والعصائر

- أو ٩٠ طلب للقهوة.

* تحتسب عدد أيام العمل فى السنة بواقع ٣٥٠ يوم مع مراعاة فترات النوات بالنسبة للمحافظات الساحلية.

* تحتسب نسبة مجمل الربح بواقع ٣٥٪.

١٨- إتفاق بشأن نشاط الإنتاج والتوزيع السينمائى

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) غرفة صناعة السينما **طرف ثان**

* يتم تحديد إستهلاك الفيلم السينمائى (التوزيع الداخلى متضمناً الڤيديو/ التوزيع الخارجى) على النحو التالى : السنة الأولى ٦٥٪ - السنة الثانية ٢٠٪ - السنة الثالثة ١٥٪.

١٩- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط محال العاديات والسلع السياحية (البازارات)

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد المصرى للغرف السياحية وغرفة محال السلع السياحية **طرف ثان**

* عدد أيام العمل تحتسب بمراعاة الموسم السياحى طبقاً لما يلى:

أيام رواج ١٥٠ يوم - أيام عادية ١٦٠ يوم

* نسبة مجمل الربح - تحدد كالآتى:

- منتجات خان الخليلى ٢٢٪ - ٢٥٪ (نحاسية/ جلدية/ الصدف والألباستر).

* مشغولات فضية: فضة خالصة ١٤٪ - مطلية بالفضة ٢٠٪.

* مشغولات ذهبية سياحية ١٥٪

* البرديات ٢٥٪ - ٣٠٪

* جلباب وملابس سياحية ٢٠٪ - ٢٢٪.

٢٠- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الورق.

طرفى النزاع:

(١) مصلحة الضرائب **طرف أول**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة القاهرة **طرف ثان**

* نسبة مجمل الربح:

- المستورد وتاجر الجملة حتى ٥ ملايين جنيه ٤٪.

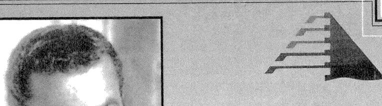
- أكثر من ٥ ملايين جنية وحتى ١٠ ملايين جنيه ٣,٥٪.

- أكثر من ١٠ ملايين جنيه ٣٪.

- تاجر التجزئة من ٨٪ إلى ٩٪.

وسنوالى نشر باقى الإتفاقيات فى الأعداد القادمة بمشيئة الله.

والله الموفق

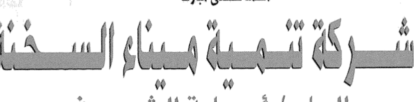




فخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



رئيس الوزراء
دكتور . عاطف عبيد



الربان / أسامة الشريف

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

و

السيد/ عمر طنطاوى

نائب رئيس مجلس الإدارة

وجميع العاملين

بمجموعة أميرال

يهنئون



الفريق
أحمد على فاضل

الفريق / أحمد على فاضل

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

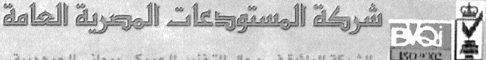
فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

بتجديد فترة رئاسته لهيئة قناة السويس

لما حققه من إنجازات ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار

شركة النقل البحرى



شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى بموانى الجمهورية

الشركة الحاصلة على شهادة الأيزو ٩٠٠٢

تعلن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية
قيمة إقتصادية وحضارية مضافة لمحافظة الإسكندرية

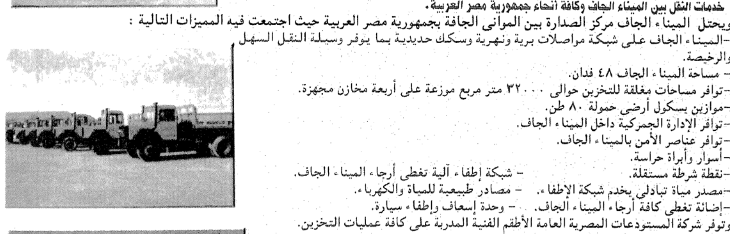
تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس

إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوى

حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:

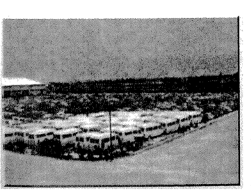
- ★ **خدمة التخزين الجمركى للسيارة الواحدة بجنيه واحد فى اليوم بالساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن**
- ★ **خدمات تكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت**
- ★ **خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشارطة بتوفير خدمة التخليص الجمركى والشحن والتفريغ**
- ★ **والنقل من السفن إلى كافة إنحاء جمهورية مصر العربية.**
- ★ **خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (التربتيك)**
- ★ **خدمات التخزين والتحميل والتعتيق والفرز والوزن.**
- ★ **خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة أنحاء جمهورية مصر العربية.**



ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانى الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :

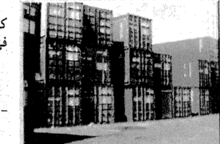
- الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
- توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
- موازين يسكول أرضى حمولة ٨٠ طن.
- توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
- توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
- أسوار وأبراة حراسة.
- نقطة شرطة مستقلة.
- شبكة إطفاء آلية تغطى أرجاء الميناء الجاف.
- مصدر مياة تبادلي يخدم شبكة الإطفاء.
- مصادر طبيعية للمياة والكهرباء.
- إضائة تغطى كافة أرجاء الميناء الجاف.
- وحدة إسعاف وإطفاء سيارة.

وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.



كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات فى خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-

- ٧٩ سيارة نقل حملات من :١٢: ٣٠ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من: ٣: ٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من : ١٠: ٤٠ طن فضلا عن سيارات القلاب واللوادر.

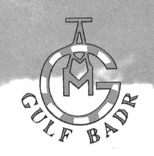


ترحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق اسكندرية / القاهرة الصحراوى

للاستعلام : المركز الرئيسى داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١

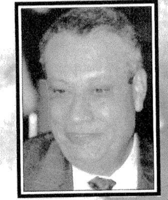


فخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



شركة جلف بدر

الأستاذ/ أحمد حلمى بدر
والأستاذ / بهاء حلمى
والدكتور / محمد بهاء
وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية



رئيس الوزراء
دكتور. عاطف عبيد

للسيد الفريق
أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس
للثقة الغالية التى أولاها سيادته

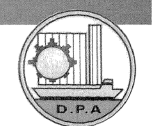


الفريق
احمد على فاضل



فخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

بتجديد فترة رئاسته للهيئة لما حققه من إنجازات
ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار



وبدأت مرحلة الأنطلاق الكبرى لتطوير الموانى المصرية

تحقيق عبد الرحيم مصطفى

★ الشرارة الأولى تبدأ من دمياط .. لإدارة أول ميناء وطنى على البحر المتوسط إلكترونياً.
★ أشهر الموانى المصرية يتجاوز العصر ومعطياته ويحتل الصدارة بين موانى المنطقة .. بشهادة المنظمات والشركات العالمية.
★ الميناء يضاهى بخدماته موانى البحر المتوسط .. ويزيد من قدرته التنافسية على جذب المزيد من الخطوط الملاحية العالمية.
★ الإنتهاء من خطة التطوير فى مارس القادم إلى أن يبدأ التنفيذ الفعلى بعدها مباشرتاً .
★ ميناء دمياط ٢٠٠٤ نموذج وطنى مشرف للموانى المصرية.


رصيف الحاويات بالميناء

الحديث عن مينا ، دمياط العملاق الواعد خلال هذه الأيام يشغل العامة والمتخصصين ووكالات الأبناء والمنظمات البحرية العالمية عن منظومة التحديث والتطوير الذى بدأ العمل بها داخل هذا الصرح العملاق.. ليثبت للجميع بأنه الميناء الواعد الذى يمثل النموذج الوطنى الحيوى الحديث للموانى المصرية ليسطر أكبر ملحمة من الإنجازات والتحديث للموانى المصرية على خريطة الملاحة العالمية.

.. وهنا نستوقف برهة.. ونحمد الله عز وجل بأن مجلة "إنترناشيونال" الدولية المتخصصة كانت سباقة وراصدة برؤية العين ونبض الواقع بكل ما تم من إنجازات وتطوير داخل هذا الميناء بصفة مستمرة.. وتوقعنا المزيد من النجاح والأزدهار لهذا الميناء العملاق فى جولاتنا المتعددة لهذا الميناء .. ولعل جولاتنا الأخيرة وما لمسناه من قيادته الشابة الواعدة التى لا تهدأ اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة الميناء والذى وضع تحت أعيننا "سر نجاحه" ومفهوم إستراتيجيته الواضحة فى إدارة هذا الصرح عندما وطأت قدماه عندما قال فى تواضع شديد .. سنبدأ من حيث إنتهى الآخرون وأننا فى منافسة مع الموانى العالمية سنطبق النظم التكنولوچية والإلكترونية المستخدمة فى أرقى الموانى العالمية.

والبداية سوف تكون من هذا الموقع .. وضع شعاره القوى الرنان داخل هذا الميناء "أكون أو لا أكون"

.. وبدأت مجموعة العمل داخل الميناء كخلية نحل تعمل طوال النهار وجزءاً كبيراً من الليل لأعداد الدراسات والتحليلات لإدارة هذا الصرح العملاق بأحدث النظم الحديثة العالية الكفاءة.. الجميع يشعر بحركة العمل ونشاط دؤوب غير عادي.. ووقعت الواقعة وأعلنها الفارس والقائد المتمرس بجرأة .. حانت لحظة الصفر للإنطلاق، أول ميناء وطنى يقترب بجسارة وقوة من الموانى العالمية فى الكفاءة والإدارة الحديثة التى تشهدها مصر لأول مرة.

- زيارة من نوع خاص :

.. وبالرغم من جولاتنا المتعددة داخل الصرح خلال السنوات السابقة التى شهدت ملحمة الإنجاز والتحديث وإحتل هذا الميناء من خلالها مكان الصدارة والمنافسة بين موانى المنطقة.. إلا أن هذه الزيارة كانت لها طابع خاص بالرغم من لقاءاتى المتعددة مع اللواء/ إبراهيم الأ أننى هذه المرة قد شهدت تغييرات وصورة مجسمة للميناء قد تغيرات معالمة بداية من مداخلة وطرقاته وساحاته وأرصفته وأسلوب عمله.. أموراً عديدة إستوقفتنى وشعرت بها بالفخر والأعجاب .. وكما تمنيت أن تحذو الموانى الأخرى حذو هذا الميناء.

.. وعلى مشارف مدخل ميناء دمياط الذى تغير بالكامل من تنظيم طرقاته ورصفها وزيادة المساحة الخضراء واللوحات الإرشادية المضيئة أستوقفنى قارئى العزيز برهة قبل دخولى الميناء لتتعرف على هذه الملحمة الكبرى وما تم من تطوير داخل هذا الصرح العملاق..

أهم الإنجازات

.. أثناء تنظيم أوراقى الخاصة إستعداداً لإجراء هذا التحقيق الموسع وقعت عينى علي قصقوصة ألزمتنى أن أقدمها كمدخل لموضوعى لأشير أن هذا الميناء ليس وليد اليوم أو الأمس .. وإنما كان ميناءاً قديماً مشهوراً فكان يسمى قديماً بـ " تيمى آتى" هذا الميناء الذى نحن بصدده اليوم كان مزدهراً إثنى عشر قرناً وكان حتى عام ١٨٠٥ أهم موانى مصر وأعظمها تجارة ، وكانت حركة التصدير والإستيراد فى مصر تتم عن طريقه .. يعود الآن إلى الإزدهار بعد إفتتاحة لخدمة الملاحة البحرية فى يوليو ١٩٨٦ .. ويقع ميناء "تيمى آتى" الشهير بميناء دمياط على مسافة ١٠ كم غرب فرع دمياط من نهر النيل وعلى مسافة ٧٠ كم غرب ميناء بورسعيد.

"داخل الميناء .. حماس .. نشاط يملأ" كل مكان"

.. وداخل مكتب دينامو الميناء الواعد الذى يصل ليله بنهاره .. ويقيم إقامة كاملة داخل الميناء من تناوله لوجبات غذاه داخل مكتبه المتواضع والذى لا يهدأ من الإجتماعات والمحادثات الهاتفية مع كبار رجال الدولة والمستثمرين والعاملين وكلها تدور حول منظومة التطوير والتحديث التى تتم على قدم وساق داخل الميناء وعلى مدار ٢٢ ساعة يومياً .

.. العاملون فى حالة نشاط وحماس دائم وأن ظهر عليهم بعض الأعياء من طوال السهر والتعب طوال النهار.. إلا أن حماسهم وإيمانهم الحقيقى بالهدف وحبهم الحقيقى لهذا الرجل .. جعلهم يقولون هذا نتيجة حرارة الصيف والرطوبة العالية.

.. وإستقبلنا اللواء / إبراهيم يوسف بإبتسامته وذكائه الحاد كالعادة .. وأعطينا جزء من وقته وسط عمله المضنى والمتواصل من أجل رفع مستوى الأداء فى هذا الصرح العملاق..

- بالرغم ان ميناء دمياط استطاع إنجاز الكثير من الإنجازات المأمولة فى الفترة السابقة وإحتل القمة والصدارة .. فما وراء خطة النقل البحرى فى مصر من ضرورة تطوير هذا الميناء كبداية لمنظومة التحديث والتطوير التى تشهدها الموانى المصرية مؤخراً..؟!

- أجابنى وهو ينظر لى بحماس وصوت مرتفع لم أعهده فيه من قبل .. نعم بكل تأكيد تطوير ميناء دمياط كان هو البداية برغم ما حققه من سمعة طيبة وتميز بين موانى المنطقة وتجاوزه للمستهدف والطاقة الإستيعابية كان ضرورى جداً لإستمرار وعمل وبقاء الميناء على القمة وبخاصة أن إستجابة إدارة الميناء لتعليمات النقل البحرى وتوجيهات السيد المهندس / وزير النقل فكان التطوير والعمل على رأس الأولويات على الدخول فى أى منافسة وحتى نقولها علانية بالأرقام كيف يحتل ميناء دمياط "لغة الصدارة ويحافظ عليها.." هذا بالإضافة أن هناك بعض المعايير التى تؤهل هذا الميناء ويسعى جاهداً ليكون بداية لمنظومة التطوير التى أعلنها المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل.. وهنا أشير إلى بعضها وما يتمتع بها هذا الميناء .. وهى :

- مراكز إتصال وإنتقال سريعة ورخيصة.
- شبكة طرق برية ونهرية ملائمة.
- الرغبة فى نقل السلع والخدمات.

.. هذا فضلاً عن القدرات التى يتأهل بها الميناء من مساحات شاسعة تؤهل المستثمرين بأن يصبح هذا الصرح مركزاً لوجستياً عالمياً.

.. وهنا يستوقف اللواء/ إبراهيم حديثه ليرد على بعض المكالمات الهاتفية ويواصل حديثة بحماس أشد، ويشير لعدة حقائق فى عجالة سريعة من أجل التحديث والتطوير:

- إستمرار التطوير وفقاً لخطة موضوعية ومستمرة.

- السفن للإستفادة من أجواء الإستثمار الوطنى والأجنبى.
- القدرة على إثبات الحقائق، والقدرة على المنافسة على أرض الواقع وليست بالشعارات والكلمات الرنانة..

لغة الأرقام .. تؤكد ملحمة التطوير والإنجازات

ملحمة التطوير والإنجاز اكدت بالفعل إتاحة العشرات من الفرص والإمكانيات لتبادل السلع والخدمات. ونقل الأسواق بمفهوم عام وعلى كل المستويات .. فما هى ملامح خطة التطوير المستهدفة؟!

- بالفعل أن لغة الأرقام تؤكد الحقائق وأستطيع أن أقول أن نشاط الميناء بدأ بإنشاء ١٤ رصيفاً بحرياً منها ٤ أرصفة للحاويات ، و١٨ أرصفة للبضائع العامة، ورصيفان لبضائع الصب والعامة، علاوة على ٤٧ ألف متر مساحة مسقوفة - كما تم إنشاء قناة ملاحية بطول ٤,٥ كم وعمق ٥ أمتار وعرض السطح ٩٠ متر ومن القاع ٣٠ متراً متصلة بنهر النيل فرع دمياط.

كما كانت الطاقة الإستيعابية للميناء عند إنشائه ٥,٦ مليون طن بضائع سنوياً تم التوسع راسياً ووصل إلى طاقة أستيعابية ١٨,٦ مليون طن بضائع سنوياً .. وهذا يعنى حدوث قفزات كبيرة داخل الميناء. والأرقام تشير أيضاً إلى أننا تجاوزنا المستهدف العام حيث بلغ ١٥٠٪ من الإيرادات . أما عن مضمون الخطة التى إنتهجتها الهيئة ففى عام ٢٠٠٠/٢٠٠٢ فقد تم :-

- إنشاء عدد ٢ رصيف متعدد الأغراض بطول ٦٠٠ متر على إمتداد رصيف ١٣ بعمق ١٤,٥ متر ومعد للتعميق حتى ١٥ متر ، وبإنتهاء هذه المرحلة يصبح إجمالى أطوال الأرصفة المخطط الإنتهاء منها عام ٢٠٠٣/٢٠٠٤ (٤٦٢٠ متر) .

- المرحلة الثالثة وهى حتى عام ٢٠٠٥ وتشمل حفر جزء من الحوض الشرقى بطول ٣٠٠ م وعمق ٥١ م وعرض ٣٧٠م مع زيادة نشاطات الحاويات بمساحة ١٤٠ ألف متر وزيادة الساحات التخزينية خلف الأرصفة ١٦،١٥ وزيادة عمق قناة المدخل إلى ١٥,٥م

- المرحلة الرابعة وتمتد إلى عام ٢٠١٠ وتشمل:-

- إنشاء عدد ٢ رصيف متعدد الأغراض بطول ٦٠٠ متر وعمق ١٥ متر مع زيادة الساحات التخزينية خلف الأرصفة ١٨،١٧ بمساحة ١٥٠ ألف م٢ .

- المرحلة الخامسة حتى عام ٢٠١٥ وتشمل:-

- إنشاء عدد ٢ رصيف متعدد الأغراض بطول ٤٥٠ متر وبذلك يصبح إجمالى أطوال الأرصفة بعد إنتهاء المرحلة الخامسة ٦٠٠٠ متر

.. هذا بجانب قيام الميناء بإنشاء أكبر مجمع متكامل للمستثمرين على مساحة ٦٢٥٧ متراً مربعاً ويضم ٢٣٥ وحدة ادارية تحيط به حديقة على مساحة ٨ ألاف متر وبه سوق حرة وبنوك وشبكة إتصالات وكافة الخدمات التى تسهل وتيسر العمل وتفعيل الخدمات مع المستثمرين.

.. وبالرغم من النجاحات المتتالية لإمكانيات وقدرات الميناء فإننا لم نكتفى بما تحقق بل دخلنا بكل حماس لتنفيذ هذه الإتفاقية بهدف مضاعفة هذه الأرقام فى أزمنة قياسية.

.. هذا كله من أجل أن يطلق على الميناء بأنه ميناء دولى قوى منافس يصبح واجهة مشرفة للموانى المصرية فى المنطقة.

- أعود واسأل رئيس ميناء دمياط عن خطوات تطوير إتفاقية منظومة التطوير والتحديث داخل الميناء ..؟!

- أود أن أوضح من البداية أن هذا التحديث سيتكلف ٦٠ مليون جنيه وسيتم التمويل ذاتياً دون أعباء إضافية على ميزانية الدولة.

لذا نتلمس طريقنا ونحن واثقون أن الله تعالى سيوفقنا إلى ما نصبو إليه بالجهد والعمل المتواصل لمنظومة العمل الجماعى المتكامل بين الأجهزة العاملة داخل الميناء التى تصل ليلها بنهارها للعمل داخل الميناء حتى تنتهى فى الوقت المحدد .. أما عن خطة التطوير فى الميناء فإنها تشمل إتجاهين أساسيين وهما :-

- تطوير البنية الأساسية.
- تطوير البنية المعلوماتية.

.. وهنا يقف اللواء / إبراهيم يوسف ويشير إلى ما كتب داخل مكتبه بأن تطوير البنية الأساسية تتضمن تطوير النظام الحالى ليتواكب مع النظام الإلكترونى الحديث فى مواقع العمل.. وبالفعل بدأنا تطوير هذا النظام منذ شهرين حيث تم إنشاء مركز إلكترونى متكامل لجميع خدمات الميناء وإنشاء مساحات جديدة لأماكن إنتظار الشاحنات ومستودعات مكشوفة وعدد كبير من مبانى الخدمات وكافيتريات لأصحاب السفن والبضائع.

.. أما البنية المعلوماتية والتى تعتمد على إدخال أنظمة جديدة ومتطورة لبرامج الكمبيوتر وأجهزة الحاسوب فإنها تتلخص فى تبسيط طرق التعامل مع السفينة القادمة لميناء دمياط حيث يتم التعامل معها إلكترونياً من أول خروجها من ميناء الشحن بوصول ملف إلكترونى يضم جميع المعلومات عن البضائع التى تحملها ومواعيد وصولها إلى ميناء دمياط بالدقيقة .. وذلك بأسلوب E.D.I الخاص بتبادل الرسائل الإلكترونية بين الموانى العالمية .

وبمجرد وصول هذه الرسالة الخاصة بالملف توزع منها نسخ على جميع الأجهزة العاملة بالميناء كل فيما يخصه لعمل اللازم بشرط الإنتهاء من جميع الخدمات قبل وصول السفينة.

.. حتى الرسوم المطلوبة من السفينة يتم تحديدها وإبلاغ البنك وصاحب السفينة بها حتى يتم دفعها مباشرة للبنك دون تدخل بشرى فى ذلك.

.. كما أن النظام الآلى الجديد سيتيح لصاحب السفينة أو البضائع متابعة جميع مراحل التعامل مع خدمات الميناء المختلفة من لحظة وصول السفينة "للغاطس" وحتى خروج البضائع محملة على السيارات من بوابة الميناء وذلك عن طريق شاشات تليفزيونية عملاقة موجودة فى عدة أماكن مخصصة داخل الميناء.

.. وأخيراً يختتم اللواء / إبراهيم يوسف حديثة الممتد عن منظومة التطوير والتحديث التى تتم داخل هذا الصرح العملاق.. بأننا نعمل فى النور وتحت مرأى ومسمع المسئولين والسياسين والمتخصصين وكذلك العاملين بهدف تنفيذ خارطة الخطة التى سوف ترفع سمعتنا عالمياً بين الموانى العملاقة فى جميع بقاع العالم .. ويظل ميناء دمياط ميناءاً دولياً عالمياً بكل المقاييس وذلك بالدعم والمساندة من قائد التطوير والتحديث الرئيس / حسنى مبارك.

.. وهنا أجمع أوراقى سريعاً وأصافح الدينامو وأتركه يواصل عمله المضنى والمتواصل من أجل رفع مستوى الأداء فى الميناء مع وعد من سيادته بزيارة لاحقه فى القريب العاجل لنتابع ونسجل برؤية العين ونبض الواقع ما يجرى فى هذا الصرح العملاق.

إشادة دولية بفاعلية و أداء الميناء

وفى نفس الوقت الذى كانت مجلة إنترناشيونال تجرى هذا التحقيق كانت تنعقد الندوة الدولية العشرون للموانى **(تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانى)** حيث عرض اللواء إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط الورقة البحثية الخاصة بسيادته وكانت تحت عنوان التخطيط الإنشائى للميناء والطاقة البينية الأساسية ومدى توافقها مع حجم التوقعات الحالية والمستقبلية للبضائع. طبقاً لسياسة وزارة النقل التى تنظر خطة التطوير لسد الفجوة البنية بين الدول المتقدمة والدول النامية لتطوير الموانى المصرية بدءاً بميناء دمياط الواعد (ماذا سيكون وما سيتحقق وماسيكون وصفه بين الموانى العالمية).

مجمع المستثمرين

.. وقد إستعرض اللواء/ إبراهيم يوسف فى ورقته البحثية الذى ألقاها وأثناء الندوة التى إستمرت ثلاثة أيام المحاور الرئيسية لتطوير هذا الميناء الذى يعد معجزة ونموذج مشرف للموانى المصرية:

- التخطيط الإنشائى سواء من حيث البنية الأساسية التحتية والفوقية للميناء مع حجم التجارة المستهدف فى الفترة المقبلة.
- طاقة البنية الأساسية للميناء ومدى توافقها مع حجم التدفقات الحالية والمستقبلية للبضائع بمختلف أنواعها وماهو الشكل الحالى لإنسياب هذه التدفقات.
- مدى مرونة التطوير فى البنية الأساسية لمقابلة الزيادة فى حجم التجارة العالمية وطبقاً لإقتصاديات الحجم المطبق لها.
- المؤشرات الرئيسية فى عمليات الإدارة ومدى الحاجة إلى تطويرها لتساير الموانى العالمية لتكون بالشكل الآلى لتقليل زمن بقاء السفن والبضائع فى الميناء (النواحى الإجرائية - التطوير الرأسى) وماذا سيتحقق بعد تطبيقها وتنفيذها.
- ماذا سيحقق الميناء لمصر والعالم بعد هذا التطوير سواء على المستوى الرأسى (الإدارة) أو الأفقى (البنية الأساسية).

على الجانب الآخر عرض السيد اللواء/ رئيس الهيئة خطة تنفيذ المرحلة الأولى والثانية من حيث تطوير البنية الأساسية للميناء حيث تتمثل المرحلة الأولى الذى سيبدأ تنفيذها هذا العام فى:

أ- تعميق حوض الميناء ، ودائرة الدوران من منسوب ١٤,٥ متر إلى منسوب ١٦ متر.
ب- تعميق قناة المدخل من منسوب ١٥,٥ متر إلى منسوب ١٦,٥ متر.
جـ- تعميق أرصفة الحاويات من ١٤,٥ إلى ١٥ متر.

.. أما المرحلة الثانية فهى دراسة من حيث التمويل وأسلوب التنفيذ وتتمثل فى تطوير الميناء ككل:

١- إنشاء أرصفة جديدة بأطوال ٢٨٠٠ متر كالتالى:
- أرصفة لإنشاء محطة حاويات متطورة.
- أرصفة متعددة الأغراض بطول ٩٠٠ متر وعمق ١٦ متر.
- أرصفة للزيوت بطول ٤٠٠ متر وعمق ١٤,٥ متر.

.. وقد إختتم اللواء/ رئيس الهيئة بعد هذا العرض عن خطة تطوير الميناء بورقة بحثية عن سفن الحاويات بإعتبار أن ميناء دمياط يمثل الأداء العالى فى حاويات الترانزيت .. حيث أشار أن هذا التطوير لا يمثل مشكلة بالنسبة لنوعيات معينة من الموانى التى تسطيع أن تحقق مطالبها لتتراكى فيها بأمان، ومع ذلك فإن هذه السفن تمثل مشكلة بالنسبة للناقلين أنفسهم، وربما يكون ذلك هو السبب فى أن الطلبات الحالية لبناء السفن الجديدة فقد تم تخفيض حمولاتها المطلوبة كحد أقصى إلى ٨٠٠٠، ٨٤٠٠ حاوية مكافئة على عكس تنبؤات الماضى .. وهناك حالياً أكبر سفن الحاويات تحمل ما يعادل ٨٠٦٣ حاوية مكافئة وطلبت العديد من الخطوط الملاحية نفس الحجم على أن تتسلمها فى الفترة ما بين عام ٢٠٠٣، ٢٠٠٥ من بين هذه الخطوط - P&O - CMA Nedlloyed وهناك سفن من الجيل السادس يبدأ حمولة من ١٢,٥٠٠ حاوية مكافئة مسجلة باللويدز بالمواصفات التالية:

الطول: ٣٨١ متر
العرض: ٥٧ متر
الغاطس: ١٤,٥ متر
السرعة: ٢٣ - ٢٥ متر
الحمولة الساكنة: ١٦٠,٠٠٠ طن

.. هذا وقد أشاد الحضور بهذا البحث الذى أوجزه قائد دفة التطوير داخل هذا الصرح وتمنوا لسيادته التوفيق فى التنفيذ حتى يصبح هذا الميناء صرحاً مشرفاً للموانى المصرية بكل المقاييس.

إهتمامات عالمية بالبيئة والتنمية

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

جاء فى التصريحات التى أدلى بها كلاوس توبفر المدير التنفيذى لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية إستعراض سياسة الأمم المتحدة فى مجال البيئة والتنمية والإنجازات التى تحققت خلال عام ٢٠٠٣ . وأشار كلاوس بأنه سيتم عقد المؤتمر العالمى لوزراء البيئة خلال شهر مارس القادم فى كوريا حيث سيقوم كل وزير بإستعراض سياسته البيئية خلال عام ٢٠٠٤ الجارى، وقد تم تخصيص عام ٢٠٠٣ ليكون العام الدولى للمياه العذبة بعد ما تحققت فيه أهداف الألفية الثالثة التنموية لتوصيل المياه إلى سكان العالم ..

إلا أنه لازال هناك ما يقرب ٣٠٠ ألف شخص فى أمس الحاجة إلى ذلك، ومليار شخص آخرين فى طريقهم إلى الحرمان من قطرة الماء، وقد كان من الأهداف التنوية للألفية الثالثة خفض عدد من يعانون من ندرة المياه خلال العقد القادم إلى النصف وكانت البداية بإفريقيا عندما إجتمع وزراء الموارد المائية الأفارقة فى أديس أبابا وتعهدوا جميعاً بإيجاد قوات دولية تعمل على تحقيق الأهداف التنموية والبيئية فى الألفية الثالثة، والإشراف على توزيع المياه النقية بالعدل لتصل إلى ٣٠٠ مليون شخصاً فى أفريقيا عام ٢٠٢٥، وقد تقرر إنشاء اللجنة الأوروبية المستديمة التى كان من بين أنشطتها العديدة تخصيص ٥٠ مليون يورو لمساعدة تشاد على تنفيذ إستراتيجية جديدة للمياه والصرف تخدم ٢٢٠٠ قرية و٧ مدن ، وإنجاز إصلاحات كثيرة فى مجال المياه فى ١٦ دولة أفريقية منها جنوب إفريقيا وأوغندا وكينيا، وقد سبق أن أصدر المنتدى العالمى الثالث للمياه الذى عقد بكيوتو باليابان أطلسا للإتفاقيات الدولية فى مجال المياه، وأشار إلى أن النصف الثانى من القرن العشرين شهر ما يقرب من ٣٧ نزاعاً دولياً حول مصادر المياه منها ٣٠ نزاعاً فى الشرق الأوسط وحده.

مشكلة التلوث البيئى

إن مشكلة التلوث البيئى تعتبر من أخطر التحديات التى تواجه الإنسان وتعوق التنمية لأنها تمس جوانب متعددة من حياته، وقد تبين للعلماء أن مشكلة البيئة وما تتعرض له من أخطار هى مشكلة إنسانية فى المقام الأول، فهناك التلوث الناتج عن الصناعة بفعل مخلفات تصنيع



السلع والخدمات، كما أن تراكم الكيماويات السامة الناتجة من المبيدات والمخصبات فى الزراعة تتسبب فى التلوث البيئى.

إن البحار والأنهار - التى تعتبر أهم مصدر من مصادر المياه على سطح الأرض - تئن من النفايات البشرية التى تلقى فيها، وتصبح مصدراً لأمراض كثيرة بجانب الخسائر الإقتصادية والإجتماعية التى تسببها.

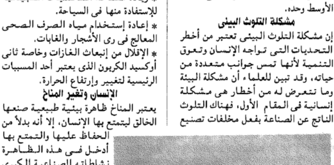
حماية البيئة والتنمية

إن هناك علاقة وثيقة بين حماية البيئة وإستمرارية عملية التنمية، وللحد من تدهور البيئة يرى الخبراء:

* زيادة مساحة المحميات الطبيعية للإستفادة منها فى السياحة.
* إعادة إستخدام مياه الصرف الصحى المعالج فى رى الأشجار والغابات.
* الإقلال من إنبعاث الغازات وخاصة ثانى أوكسيد الكربون الذى يعتبر أحد المسببات الرئيسية لتغيير وإرتفاع الحرارة.

الإنسان وتغير المناخ

يعتبر المناخ ظاهرة بيئية طبيعية صنعها الخالق ليتمتع بها الإنسان، إلا أنه بدلاً من الحفاظ عليها والتمتع بها أدخل فى هذه الظاهرة نشاطاته الصناعية الكبرى مما أدى إلى تركيز الغازات الزمنية فى الغلاف الجوى بتأثير الإنبعاثات الناتجة عن طريق الوقود. كما أن من الأنشطة التى يقوم بها الإنسان ضد البيئة قطع الأشجار من الغابات التى تعتبر مستودعاً لإمتصاص وتنقية الجو من الغازات.



لقد أصبح العالم يعانى من الكوارث الطبيعية، وتغير المناخ، وإرتفاع درجة حرارة الأرض مما أدى إلى تغير نظام الأمطار والرياح نتيجة لزيادة سرعة التبخر وبالتالى جفاف التربة وإرتفاع منسوب المياه فى البحار بسبب ذوبان الجليد وتهديد المناطق الساحلية المنخفضة بالغرق.

بروتوكول كيتو: لقد حاولت الأمم المتحدة إيجاد حلول مناسبة لمشكلة تغير المناخ، ولذا فقد صدر عن قمة الأرض الثالثة التى عقدت فى اليابان عام ١٩٩٧ بروتوكول كيتو متضمناً التزامات محددة لمعالجة هذه المشكلة ومن أهمها:

- قيام ٣٩ دولة صناعية بتخفيض إنبعاثاتها من الغازات بنسب تختلف من دولة لأخرى، وذلك خلال الفترة من عام ٢٠٠٨ إلى ٢٠١٢ .

وقد واجه هذا البروتوكول كثيراً من التحديات التى على رأسها إعلان الرئيس الأمريكى جورج بوش فى مارس عام ٢٠٠١ الإنسحاب من إتفاقية كيتو، كما أن روسيا لازالت تراوغ بشأن التصديق على هذا البروتوكول.

إن الكوارث تزيد عاماً بعد عام لدرجة أن خسائر المتغيرات المناخية عام ٢٠٠٣ وصلت إلى حوالى ٦٠ مليار دولار ، بجانب فقدان ٥٣ مليار متر مكعب من المياه العذبة، وقد أثر ذلك بصورة خطيرة على المنتجات الزراعية فى إيطاليا.

شهادات ايزو البيئية

لقد كان التنافس العام الماضى ٢٠٠٣ على أشده بين المؤسسات والهيئات والشركات فى معظم دول العالم للحصول على شهادة المواصفات القياسية الخاصة بالإدارة البيئية (الأيزو ١٤٠٠١) بإعتبار هذه الشهادة عنصراً من عناصر التسويق والمنافسة فى السوق العالمية. وقد بلغ عدد الشهادات التى منحت مع نهاية العام أكثر من ٦٠ ألف شهادة حصلت عليها ١٣٠ دولة، وتصدرت اليابان قائمة أكثر الدول حصولاً على هذه الشهادة حيث كان نصيبها ١٣ ألف شهادة، وكانت جنوب أفريقيا أكثر الدول الأفريقية حصولاً على شهادة الأيزو (٣٠٠ شهادة) وإحتلت مصر قائمة الدول العربية بحصولها على ١٢٥ شهادة، ويتوقع الخبراء زيادة هذه الأعداد فى العام الجارى ٢٠٠٤، لأن من مزايا هذه الشهادة تطبيق الدول لمعايير البيئة العالمية وتحسين الأداء البيئى للمؤسسات وترشيد إستخدام الطاقة والمواد الخام والحد من الملوثات وتقليل الفاقد من الموارد.

البقاء لله تعالى

أحمد حلمى بدر

بهاء بدر

محمد بهاء بدر

ينعون بمزيد الحزن والأسى

المغفور له بإذن الله

عبد الفتاح الصغير

بشركة التبادل الملاحى

أسكن الله الفقيد فسيح جناته

والهم أسرته الصبر والسلوان

أجندة إنترناشيونال

* يزور أول فبراير الجارى وفد من منتدى مصر الإقتصادى الدولى الولايات المتحدة بدعوة من الكونجرس الأمريكى حيث سيتم عقد لقاءات مكثفة مع مسئولى الإدارة الأمريكية.

* تصل المجموعة الإستشارية الفنية اليابانية أول فبراير الجارى إلى الإسكندرية لإستكمال الدراسة الميدانية الخاصة بإنشاء مطار دولى بالإسكندرية.

* يتم فى أوائل فبراير الجارى التوقيع بالأحرف الأولى فى بروكسل على الإتفاق العلمى بين مصر والإتحاد الأوروبى الخاص بإطلاق أول قمر صناعى علمى مصرى مخصص لأغراض البحث العملى.

* تستضيف الجزائر يوم ١٠ فبراير الجارى إجتماع الأوبك، وذلك لدراسة قرار تخفيض حجم إنتاجها من النفط بحوالى مليونى برميل بسبب إنخفاض سعر الدولار.

* يحتفل صيادلة مصر برئاسة الدكتور/ زكريا جاد نقيب الصيادلة فى ٢٢ فبراير الجارى بيوم الصيادلة الذى يحضره لأول مرة ٤٠ صيدلياً من الخارج لتدريب شباب الصيادلة على الممارسات المهنية الحديثة.

* تستضيف القاهرة فى الفترة من ١٤ إلى ١٦ فبراير الجارى مؤتمراً دولياً تحت رعاية السيدة سوزان مبارك رئيسة الهلال الأحمر، وذلك للإحتفال باليوبيل الذهبى لإتفاقية لاهاى لحماية الممتلكات الثقافية فى زمن النزاعات المسلحة.

* تقام فى الفترة من ١٧ إلى ٢٠ فبراير الجارى الدورة الخامسة لمعرض التكنولوچيا الأمنية بأرض المعارض بمدينة نصر ويحضرها عدد من وزراء الداخلية العرب والأجانب.

* تبدأ جلسات محكمة العدل الدولية فى لاهاى يوم ٢٢ فبراير الجارى، وذلك للنظر فى قانونية الجدار الفاصل الذى تشيده إسرائيل على أراضى الضفة الفلسطينية المحتلة، وستصدر المحكمة رأيها الإستشارى بناء على قرار جمعية الأمم المتحدة.

* تعقد فى العاصمة الأوغندية، "كمبالا" خلال شهر فبراير الجارى إجتماعات اللجنة المصرية الأوغندية المشتركة، وذلك للتوقيع على إتفاقيات التعاون الإقتصادى والفنى وتشجيع الإستثمار وحمايته ومنع الإزدواج الضريبى.

* يعقد فى واشنطن خلال شهر فبراير الجارى الإجتماع الثالث ضمن سلسلة الإجتماعات المتبادلة الكثيفة خلال الفترة الدبلوماسية المقبلة، وعلى مستوى منظمات الأعمال.

* توقع مصر والإتحاد الأوروبى فى شهر فبراير الجارى على إتفاقية للتعاون فى المجالات العلمية والتكنولوچية، بهدف تشجيع إقامة صلات وثيقة بين المجتمعات العلمية لدى الطرفين.

* تصل بعثة بولندية إلى مصر خلال شهر فبراير الجارى لإستكمال التعاقدات التى سبق إبرامها، وبحث إمكانات التعاون بين الجانبين فى مجال التصنيع، والدعوة لعقد مؤتمر موسع فى وارسو عن الإستثمار فى مصر، ودراسة إنشاء شركات مشتركة بين الجانبين.

حركة الموانى المصرية خلال شهر نوفمبر ٢٠٠٣

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٦٢,٥٠	٢٢٩,٦٠	٥٨,٩٧	٠,٠٠	٤٠٢,٩٢	٣١,٥٦	٠,٣٨	٤,٢٦	٩٨,٢٠	١٠٨٨,٤٠
صب جاف	٠,٠٠	٤٠٦,٢٠	٥٧,٧٥	٠,٠٠	٣٦٦,٤٦	١٠٥,٦٢	٥٧,٧٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٩٩٣,٨١
أتربة وخامات	٥٧,٢٠	٧٤٢,٢٠	٨,٨٢	٠,٠٠	٥٢,٠٩	٠,٠٠	٢٧,٢٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٨٨٧,٥٦
ذات طبيعة خاصة	١٠١,٩٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٠,٣٩	٢٩,٦٣	٠,٠٠	٠,٤٦	٠,٠٠	١٧٢,٣٨
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٠٠	٠,٠٠	٠,١٦	٠,٠٠	١,١٦
صب سائل	٤٢,١٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥,٨٥	١٠١,٦٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٤٩,٦١
إجمالى	٤٦٣,٧٠	١٣٧٨,٠٠	١٢٥,٥٤	٠,٠٠	٨٦٧,٧١	٢٦٩,٤٧	٨٥,٤١	٤,٨٧	٩٨,٢٠	٣٢٩٢,٩١
ترانزيت	٩,٧٠	٠,٠٠	٢٥٠,٦٥	٠,٠٠	٢٨,٤٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٨٨,٨١
الإجمالى العام	٤٧٣,٤٠	١٣٧٨,٠٠	٣٧٦,١٩	٠,٠٠	٨٩٦,١٧	٢٦٩,٤٧	٨٥,٤١	٤,٨٧	٩٨,٢٠	٣٥٨١,٧١

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٠٥,٠٠	٧٥,٦٠	٣٥,٣٦	٠,٠٠	٣١٢,٢٤	٨٥,٥٢	٠,٢٥	٧,٦٧	٤١,٠٠	٦٢١,٦٤
حاصلات زراعية	٦,٢٠	٠,٠٠	٠,٨٥	٠,٠٥	٥,٤٢	٣٢,٥٠	٠,٠٠	١١,٣٧	٠,٠٠	٥٦,٣٩
صب جاف	٠,٠٠	٧,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦,٢٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٣,٢٦
أتربة وخامات	٦٥,٧٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٧,٢٥	٥٠٨,١٦	٤٣,٧٥	١٧٥,١٧	٠,٧٥	٨٢,٢٢	٨٠٠,٧٨
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١٨	٤١,٤٢	١,٣٦	١,٦٥	٠,٠٠	٠,٧٨	٠,٠٠	٤٥,٣٨
أسمدة وأملاح	٥٢,٢٠	٧٢,٣٠	١٥,٣٦	٣٠,٢٠	٨٣,٤٥	٩,٦٤	٠,٣٥	١,٠٦	٠,٠٠	٢٦٤,٥٦
صب سائل	٤٤١,٤٠	٢٨١,٢٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٧٢٢,٦٠
إجمالى	٦٧٠,٥٠	٤٣٦,١٠	٥١,٧٤	٧٨,٩١	٩١٦,٨٩	١٧٣,٠٥	١٧٥,٧٨	٢١,٦٣	١٢٣,٢٢	٢٦٤٧,٨٣
ترانزيت	١٢,٢٠	٠,٠٠	٢٣٤,٩٧	٠,٠٠	٥٦,٠٢	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٠٣,٢٠
الإجمالى العام	٦٨٢,٧٠	٤٣٦,١٠	٢٨٦,٧١	٧٨,٩١	٩٧٢,٩٢	١٧٣,٠٥	١٧٥,٧٨	٢١,٦٣	١٢٣,٢٢	٢٩٥١,٠٣

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٢٣	٤٦	١٥٢	٠	١٣٢	١٧	٠	٠	١٠	٤٨٠
صب جاف	٨	١٠	١	٠	٩	٢	١	٠	٠	٣١
أتربة وخامات	١٢	٧	٢	١٢	٣٦	٠	٢	٠	٠	٧١
ذات طبيعة خاصة	٢٩	٠	٠	٠	١٨	١١	٠	٠	٠	٥٨
أسمدة وأملاح	٠	١	٦	١٠	١١	١	٠	٠	٠	٢٩
صب سائل	٣٣	٠	٠	٠	٢	١٦	٠	٠	٠	٥١
مولاس	٤	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٤
إجمالى	٢٠٩	٦٤	١٦١	٢٢	٢٠٨	٤٧	٣	٠	١٠	٧٢٤
ركاب	٢٢	٠	٢٥	٠	٠	٤٥	٦٨	١٦١	٠	٣٢١
أخرى	١٧	٠	٢٧	٠	٠	١٦	٠	٠	٠	٦٠
إجمالى عام	٢٤٨	٦٤	٢١٣	٢٢	٢٠٨	١٠٨	٧١	١٦١	١٠	١١٠٥

بيان بحركة الركاب (قادمون . مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	١٦٠٧٩	١٩٩٠١	٨٧٣٧٥	٦٢٨٥٣	٨٤٤٠٧	١٢٠٠٠	٦٠٥٤	٢٨٨٦٦٩
	مغادرون	١٦٨٥٨	١٩٦٣٢	٧٥٢٢٦	٥٤٣٩٨	٥٣٢٢٥	٨٥١٣	٥٦٤٨	٢٣٣٥٠٠
	الإجمالى	٣٢٩٣٧	٣٩٥٣٣	١٦٢٦٠١	١١٧٢٥١	١٣٧٦٣٢	٢٠٥١٣	١١٧٠٢	٥٢٢١٦٩

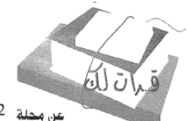
بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٤٩٧١	١٨٤٢٤	٤٣٣٩٥	٨٣٨	٩٤٥	١٧٨٣	٤٥١٧٨
بورسعيد	٤٠٥٣	٥٤١٠	٩٤٦٣	٢٧١٦٠	٢٦٥٦٠	٥٣٧٢٠	٦٣١٨٣
دمياط	٣١٣٩	٥٩٩٦	٩١٣٥	٣٤٩٤٣	٣٣٢١٤	٦٨١٥٧	٧٧٢٩٢
السويس	١٥٣	٢٣٢	٣٨٥	-	-	-	٣٨٥
السخنة	٤٩٩٢	٩١٩٥	١٤١٨٧	٤٧١٩	-	٤٧١٩	١٨٩٠٦
إجمالى عام	٣٧٣٠٨	٣٩٢٥٧	٧٦٥٦٥	٦٧٦٦٠	٦٠٧١٩	١٢٣٦٦٠	٢٠٤٩٤٤

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤





ـــن نقل الحاويات الحديثة وتحقيق السلامة للبضائع

عن مجلة BIMCO BULLETIN FEB 2002

الجزء الثانى

توقفنا فى العدد الماضى عند السرعة العالية فى سفن نقل الحاويات والسؤال هو هل السوق مستعد لدفع أجور نقل أعلى لمواجهة سرعة النقل ومواجهة زيادة تكاليف الوقود ؟

عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل

هناك عدة مشروعات لزيادة السرعة حتى ٤٠ عقدة وأكثر. ففى ضوء الضغوط لسرعة نقل الحاويات وتسليمها فى موعدها، هناك إحتمالات بأن تكون هذه السفن ناقلة الحاويات العملاقة أكثر سرعة. وهذه السفن السريعة ستحتاج إلى تسهيلات فى محطات إستقبال الحاويات لسرعة شحن وتفريغ الحاويات. وسرعة دوران السفن والثقة فى النظام كله سيكون أهم من السفن التقليدية. فإن ضياع ساعة زيادة فى الميناء يحتاج إلى زيادة سرعة سير السفينة ٤ عقدة للوفاء بموعد وصولها للمحطة التالية.

سلامة سفن نقل الحاويات

بمقارنة سفن نقل الحاويات مع سفن ناقلات الصب أو مع سفن البضائع العامة، فإن سفن نقل الحاويات لديها حتى الآن سجل سلامة جيد. فإلى جانب حوادث الإصطدام أو الجنوح التى تسبب فى وقوعها أخطاء ملاحية، لم تقع حوادث نتج عنها تلفيات وأضرار شديدة أو فُقدان للسفن وخاصة السفن الكبيرة.

غير أن هناك سفينة واحدة هى -AR LA وهى أول سفينة نقل حاويات [illegible] إلى جزئين فى عاصفة شديدة فى سنة ١٩٩٧ و ١٩٩٨ . ودلت التح[illegible] على أن هذه السفينة كان لديها [illegible] عالية فوق سطح الماء [illegible]EE BOARDS وقواطيع عرضية مانعة على مسافات قريبة من بعضها [illegible] وظل كلا قسميها عائمين حت[illegible] إنقاذهما بعد هدوء العاصفة.

لكن هناك مخاطر أخرى لسف[illegible] الحاويات مثل تأثير الأحمال ا[illegible] للأمواج على بدن السفينة و[illegible] الحاويات فى البحر وقلة الإتزان ا[illegible] DYNAMIC STABILITY ومخاطر نشوب حريق فى الحاويات.

تأثير الأحمال الزائدة للأمواج

عادةً ماتُبنى سفن نقل الحاويات بمقدم ينفرج ويتسع على السطح لإتاحة وضع أكبر عدد من الحاويات على سطحها، وهذه السفن لديها قدرات إحتياطية لمواجهة مقاومة الأمواج فى حالات البحر العالى للمحافظة على مواعيد وصولها للموانى.

ولكن هناك بعض الحالات التى لاتقوى فيها بنية المقدم على إحتمال قوة الإصطدام بالأمواج. كما أنه كثيراً ما لم يتمكن الضباط المناوبون فى الممشى من ملاحظة شدة إرتطام مقدم السفينة بالأمواج لأنهم لا يرون مياه الأمواج التى تجتاح المقدم بسبب حجب الحاويات العالية مجال رؤيتهم .

والنصيحة الأولى للضباط هى مراعاة تقليل السرعة لتفادى الآثار السيئة للإصطدام الشديد بالأمواج القادمة من الأمام.

سلامة الحاويات على أسطح الناقلات

إن كثرة عدد الحاويات المنقولة على السفن وخاصة الكبيرة منها يدعو إلى مناقشة موضوع سلامتها. والقواعد الدولية الحالية الخاصة بالجوانب الظاهرة للسفن فوق سطح المياه FREE BOARD لا تخدم تحسين السلامة فى سفن نقل الحاويات الحديثة. فالسفن التى لها جوانب ظاهرة عالية وبها عنابر بدون أغطية HATCH COVERLESS يتم تغريمها لإختلاف قياساتها عن ماهو مدوّن فى مستنداتها. وهذه القواعد الدولية يجب إعادة النظر فيها وتصحيحها. وغير صحيح أن سفن ناقلات الحاويات الكبيرة الحالية غير آمنة. فكل سفينة يتم مراجعة إتزانها وتحديد عدد الحاويات التى تحملها وأوزانها. وحادث ناقلة الحاويات الكبيرة APL CHINA – التى ظلت باقية فى عاصفة شديدة لمدة ساعة فى ظلام تام على ظهرها – يدل على البُعد الكبير فى قوة تصميم هذه السفينة. فإن سفناً أخرى قد لا تقوى على البقاء فى ظروف مماثلة.

ومعلوم أن سفن نقل الحاويات يمكن أن تصادف تمايل جانبى شديد ROLLING عندما تأتيها الأمواج من خلفها. وهذا يعتمد على أحوال الموج وبالمقارنة مع أبعاد السفينة . وهذه الظاهرة هى " التمايل الجانبى الحاد الزائد عن الحدود " PARAMETRIC ROLLING قد تؤدى فى بعض الحالات إلى إنقلاب السفينة إذا لم تتخذ الإجراءات السلمية بمعرفة الطاقم.

وحتى الآن، فالعلاج العادى هو أن يدور الربان بسفينته نحو الموج. وتدل خبرة التحقيقات أنه بزيادة حجم سفن ناقلات الحاويات فإن التمايل الجانبى الحاد قد يحدث أيضاً عندما تواجه السفينة الأمواج من أمامها. وهذا يدعو إلى ضرورة وضع التعليمات لطواقم هذه السفن لتوضيح كيفية التصرف فى حالات الطقس الردئ إعتماداً على أحوال البحر والأمواج.

أقفال تثبيت الحاويات TWIST LOCKS

ظهرت أهمية تستيف الحاويات على سطح سفن نقل الحاويات لسببين: **السبب الأول** هو أن عدداً من السفن قد تعرض لحالات الطقس الردئ وتسبب عنه تلفيات غالية التكاليف للحاويات المحمولة على ظهرها. فقد زاد عدد الحاويات المفقودة فى البحر والتى تسقط من ظهر السفن. وبصرف النظر عن فقد محتوياتها، فإن الحاويات العائمة شكلت أخطاراً ملاحية للسفن الأخرى.

والسبب الثانى هو المخاطر الناجمة عن تثبيت الحاويات بعد شحنها على ظهر السفن. فالحاويات يتم رصّها فوق بعضها إلى ٧ طوابق فوق سطح السفينة. وتُربط ببعضها بأقفال تثبيت مختلفة التصميمات.

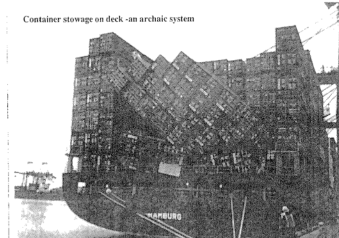
The small container feeder Dongedijk, after falling on her side shortly after leaving an Egyptian port

وتثبيت الحاويات العُليا وفكها يحتاج إلى أن يتسلق عمال الميناء إلى إرتفاعات حتى ١٥ متر فوق سطح السفينة. ونظراً لأن الشحن والتفريغ يتم على مدار الساعة فى الموانى الجيدة، فإن هذا العمل (تثبيت وفك الحاويات) يجرى تحت كل الظروف.

وللآن لا توجد بيانات دقيقة معتمدة للحوادث الناتجة عن عمليات التثبيت والفك للحاويات. وبالرغم من أن عدد هذه الحوادث قليل، فإن مايترتب على وقوع عامل سيكون خطيراً وهاماً. فعشرات الملايين من الحاويات يتم شحنها وتفريغها سنوياً حول العالم. وهذا يعنى أن عمال الميناء يتعرضون لخطر الوقوع من إرتفاعات عالية ملايين المرات كل عام أثناء عملهم فى تثبيت وفك الحاويات على السفن.

لاشك أن سلامة الحاويات هى قضية هامة، والإجراءات الوقائية المانعة لوقوع حوادث للحاويات ستؤدى – لامحالة – إلى إبطاء سرعة عمليات الشحن والتفريغ، وخاصة تقليل معدل إنتاجية الأوناش. فقد أدخلت عدة إجراءات لتقليل ومنع المخاطر التى يتعرض لها عمال الميناء أثناء عملهم فى تثبيت وفك الحاويات على أسطح السفن، منها ربط العامل بحبل نجاة LIFE LINE مثبت فى رأس الونش SPREADER ، أو إستخدام مقعد أمان يجلس عليه العامل أثناء تحرك الونش فوق رصّات الحاويات، أو تصميم أقفال تثبيت الحاويات بعضها ببعض تعمل أوتوماتيكيا، أو نصف أوتوماتيكياً أو كما ذُكر سابقاً تصميم سفن نقل الحاويات بدون أغطية للعنابر HATCH COVER-LESS.

أما سفن نقل الحاويات التى ليس بها أغطية للعنابر ويكون بداخلها خلايا CELLS لتستيف الحاويات ودعائم رأسية للمساعدة فى وضع الحاويات فوق بعضها فى الخلايا فلا تحتاج إلى أجهزة تثبيت للحاويات، لكن هذه السفن يتم تغريمها بموجب معاهدة خطوط الشحن الدولية . فهذه السفن المفتوحة ستكون لها أجناب ظاهرة فوق سطح الماء FREE BOARD أكثر إرتفاعاً وبالتالى تكون مقاسات حمولتها أكبر من المسجل فى شهاداتها وعلى ذلك فإنها ترغم على دفع رسوم أكثر من مثيلاتها فى التسجيل وفى رسوم الموانى والممرات والقنالات.. الخ . وهذا شئ مؤسف لأن زيادة إرتفاع الأجناب الظاهرة فوق سطح الماء يزيد من سلامة السفينة ، وهذا التصميم يؤدى إلى تقليل المشاكل الخاصة بتثبيت وفك الحاويات.


Container stowage on deck -an archaic system

الحرائق في الحاويات

هناك إهتمام شديد ببيانات محتويات الحاويات التي يقدمها الناقلون إلى ملاك السفن والقائمين بتشغيلها لما قد تؤديه تلك البيانات إلى التسبب في وقوع مخاطر للسفن، فقد منيت سفن ناقلات الحاويات بسلسلة من الحرائق نتج عنها تلفيات كبيرة للسفن وللبضائع المحمولة عليها.

وتلاحظ أن معظم الحرائق التي حدثت في السنوات الأخيرة تسبب فيها مادة كيماوية في هيئتها المتميعة أو السائلة هي CALCIUM HYPOCHLORITE وهي تستخدم ضمن مواد أخرى في تطهير حمامات السباحة ، ومعلوم أن هذه المادة الكيماوية ذاتية الإشتعال وخاصة عندما تخزن في كميات كبيرة وتتعرض لدرجات الحرارة العالية . ودلت الأبحاث أن درجة الحرارة الحرجة لحاوية ٢٠ قدم مملوءة بشحنة من هذه المادة معبأة في أكياس زنة ٤٠ كيلو جرام هي ٤٥ درجة مئوية (بينما تحددها توصيات المنظمة البحرية الدولية بـ٥٥ درجة مئوية) وتعرضها لأكثر من ٢٤ ساعة لهذه الدرجة من الحرارة ، أما إذا كانت المادة معبأة في براميل زنة ٢٠٠ كيلو جرام للبرميل فإن درجة الحرارة الحرجة تكون أقل من ذلك .

وهناك عدة أماكن في أي سفينة ناقلة حاويات قد ترتفع فيها درجة الحرارة لأكثر من ٤٥ درجة مثل العنابر القريبة من صهاريج الوقود المزودة بوسائل تسخين أو العنابر المجاورة لغرفة الماكينات، وكذلك الحاويات التي توضع على السطح والتي قد تتعرض لأشعة الشمس المباشرة أو لأي مصدر آخر للحرارة (بجوار المدخنة مثلاً) . وهناك تحذيرات لملاك السفن والقائمين بتشغيلها نظراً للوضع العملي والضغوط في نقل الحاويات بحراً . إذ أن المعلومات عن محتويات الحاويات تصل إلى الملاك عندما تكون السفينة قد أبحرت فعلاً من الميناء ولا يمكن للطاقم عمل شئ أو إعادة ترتيب وضع الحاويات في أماكن آمنة .

الخلاصة :

مع إستمرار نمو التجارة الدولية والحرص على تسليم البضائع في الوقت المحدد ، فإن أهمية نقل الحاويات بحراً بكفاءة وسلامة وإقتصاد مستمرة في دفع المزيد من التطوير في سفن نقل الحاويات . فهل الرغبة في سفن نقل الحاويات تكون أكبر وأسرع تتفق مع سلامة البضائع؟

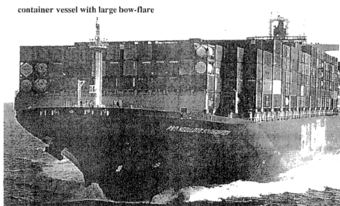
دل الماضي على أن سفن نقل الحاويات آمنة في حد ذاتها، ولا يوجد ما يدل على أن سلامة البضائع تتعرض للخطر في السفن الأكبر. صحيح إنه إذا وقع حادث بطريق الخطأ - وهو ما لا يمكن تفاديه كلية - فإن التلفيات تكون أكبر في السفن الكبيرة ، إلا أن إحتمال حدوث خطأ ينتظر أن يقل مع كبر حجم السفينة .

لا شك أننا نحتاج إلى تطوير أكثر لأسلوب تستيف الحاويات على سطح السفن، والسفن ذات الأجناب العالية تعتبر أكثر سلامة في هذا الشأن، ولكنها تعاقب وتغرم طبقاً للقواعد الدولية الحالية بزيادة رسوم تسجيلها ورسوم الموانى والإرشاد والعبور في الممرات المائية .. الخ كما ذكرنا سالفاً .

والسرعة مهمة للسلامة سواء للحاويات أو للسفينة ذاتها . والضغوط الإقتصادية لضمان تسليم الحاويات في مواعيدها تدفع الملاك إلى التغاضي عن تقليل سرعة السفن في الطقس الردئ . ونحن نحتاج هنا إلى بعض التفهم والتعقل وعدم السعي وراء الربحية بأي ثمن .

وبينما يزداد حجم سفن ناقلات الحاويات وتزداد سرعتها لا يمكننا الإستمرار في إقتصاديات الأحجام . ولكن يجب أن نهتم بسلامة هذه السفن. فبينما يزداد حجم السفن هناك مواضيع جديدة يجب تناولها لتفادي الأخطاء . وبينما تزداد سرعات السفن فإننا نرى حدوث زيادة حجم التلفيات للحاويات وللسفن .

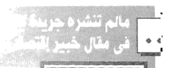
هذا يدعو إلى تعاون أكبر بين مصممي السفن وشركات بنائها والمشتغلين بها وهيئات تصنيفها.


container vessel with large bow-flare

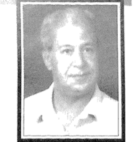
جمعية رواد البيئة


أقامت جمعية رواد البيئة بالإسكندرية تحت رئاسة د/ وفاء منيسي تحت شعار شبكة بالهنا والشفا دورة تدريبية لإعداد رواد حماية الغذاء من التلوث في مصر وحضرها أربع جمعيات بالقاهرة والإسكندرية والبحيرة.


عقدت جمعية رواد البيئة جلسة الإستماع الشعبية الأولى لعرض المشاكل البيئية للمواطنين كما تم تكريم د/ عماد العدلي مدير المكتب العربي للشباب والبيئة لحصوله على لقب بطل الأرض في مؤتمر جوهانزبرج.



سمير معوض



الملف مازال مفتوحاً..
هل حقاً قناة السويس فى خطر

لم يكن من المصادفة البحتة أن يكون موقع منطقة الشرق الأوسط وعلى الأخص مجموعة الدول العربية واقعاً فى بؤرة تقاطعات وتشابكات جغرافية إستراتيجية لمجموعة من البحار والممرات والخلجان البحرية ذات الأهمية العالمية. فهذه المنطقة تتضمن البحرين الأحمر والمتوسط وبحر العرب كما تشتمل أيضاً على خليجى السويس والعقبة والممر البحرى لقناة السويس والخليج العربى وتطل كذلك على المحيطين الهندى والأطلسى وكل هذه الهيئات والمساحات المائية الدولية تضع هذه المنطقة فى موازين الإقتصادات العالمية بإعتبارها تمثل قيماً إقتصادية وتجارية ولوجستية على جانب كبير وحساس من الإرتباطات بالمصالح الدولية وهذه حقيقة ذات دلالات عميقة.

وتستأثر مصر بما يربو على ٥٠٪ من عدد هذه الهيئات والمسطحات المائية وذلك مايجعل مصر تحتل مكانة الصدارة على مستوى الأهمية الجيوستراتيجية . هذه الأهمية جعلت مصر هدفاً لكثير من المشروعات والمخططات السياسية والإقتصادية التى يراد حصارها فى نطاق محدد لإفراغ دورها من الفعاليات أو ممارسة الضغوط عليها للإستجابة للإملاءات الدولية حتى لا تصبح مصر كما كانت فى عدد من العهود قوة تمثل حجر الزاوية فى بؤرة منطقة الشرق الأوسط. وأخر هذه المشروعات التى تجمع مابين تهديد العصا وإغراءات الجزرة هو التلويح بمشروع شق قناة إسرائيلية مابين خليج العقبة والبحر المتوسط فى المنطقة الواقعة ما بين ميناءى إيلات وأشدود بإعتبارها التصور العملى لنموذج بديل لقناة السويس فى عالم متغير يقيم حسابات مصالحه على أسس من المنافع والمكاسب والفوائد العملية.

وفى الحقيقة فإن مشروع شق هذه القناة بدأ من الناحية التأسيسية قبل إنشاء إسرائيل بأكثر من نصف قرن حينما أدمجها ثيودور هرتزل فى النسخة الأصلية لمشروعه لإنشاء وطن قومى لليهود على أرض فلسطين. ثم من بعد ذلك عاود ديفيد بن جوريون طرح هذا المشروع مجدداً عقب قيام دولة إسرائيل وعرضه على حليفتيه بريطانيا وفرنسا.

وظل هذا المشروع يلوح فى الأفق ويتوارى وفقاً للظروف السياسية التى تسيطر على أجواء منطقة الشرق الأوسط إبان الحرب الباردة لتطويع مواقف مصر السياسية ترغيباً وترهيباً. لكنه بقى من ضمن الآمال التى تراود القيادات السياسية فى إسرائيل بإعتباره أداة لإضعاف القوة الإقتصادية المصرية عن طريق أسر الطاقة النقلية اللوجستية الدولية لقناة السويس بحسبان أنها من ضمن أهم دعائم الإقتصاد المصرى.

وتدرك إسرائيل أن مصر هى (القوة الفعلية) الجيوستراتيجية برغم ما تمر به فى هذه الآونة من متاعب ومصاعب ستزول قطعاً بزوال مسبباتها ولذا فإن إسرائيل منهمكة على نحو محموم لكى تصبح هى (القوة الفعالة) بتجريد مصر من نقاط ومحاور إرتكازها الإقتصادية بما فيها قناة السويس التى ينبغى إزاء هذه التحديات والتهديدات أن تحصن نفسها ضد إستلاب دورها ووظيفتها وقوتها المؤثرة بإعتبارها كياناً إقتصادياً دولياً فعلى وفعال. فالطاقة الإستيعابية التشغيلية للقناة هى ٧٦ سفينة يومياً (٢٧٧٤٠ سفينة سنوياً) ولأسباب فنية وإدارية وإقتصادية تدنى هذا الرقم إلى نحو ١٤٠٠٠ سفينة فى الأعوام الأخيرة.

ولأنها لظروفها الحالية غير مهيأة لإستيعاب سفن الأحجام الكبيرة فإن ممر رأس الرجاء الصالح يقدم لها البديل المنافس لقناة السويس التى تفقد بالتالى عوائد مرور هذه السفن فيها. نقطة ضعف أخرى كان لابد للقناة أن تتخلص منها مبكراً بالإستثمار فى إزدواج مجراها الملاحى من المدخل الشمالى إلى المدخل الجنوبى فما تم تزويجه من هذا المجرى قرابة ٤٠٪ من الطول الإجمالى وذلك إذا تم فسوف تضاعف القناة من طاقتها التشغيلية الإنتاجية إلى نحو ٥٦ ألف سفينة سنوياً وزيادة دخولها من رسوم المرور.

عامل آخر أوهن من قدرة قناة السويس على الإلتحاق بقطار المتغيرات الدولية الذى ينطلق سريعاً صوب المستقبل وهو أن القناة لم تعبأ بأهمية ظهيريها وهما ضفتاها الشرقية والغربية من حيث كونهما إمتدادات أرضية فريدة لإستضافة الإستثمارات الدولية المباشرة التى تبحث عن نقاط التميز التى تتجاوب مع صناعة النقل البحرى ولوجستياته فى عصر تسعى فيه الدول إلى إدماج صناعة الخدمات فى إقتصاداتها بإعتبارها نشاطاً إنتاجياً يلبى حاجات دولية فدولة مثل الهند يسهم قطاع الخدمات فيها بنسبة ٥١٪ من دخلها القومى كما أن دولة مثل إندونيسيا قد جنت من نشاط إصلاح وصيانة السفن أكثر من ٢ مليار دولار وولد لها نشاط تزويد السفن بالوقود مبلغ ٥ مليار دولار كما صدرت ماليزيا للعالم الخارجى عام ٢٠٠٢ ماقيمته ٢٠٠ مليار دولار برغم أن صادراتها فى أوائل السبعينيات لم تتعد ٢ مليار دولار وهو الرقم المماثل لصادرات مصر. على قناة السويس إذن أن لا تتوقف فى منتصف الطريق حائرة مابين تجديد وتنشيط قواها الإنتاجية المطلوبة للأسواق العالمية وإقتناعها بأن ماهو كائن يمنحها نوعاً من الرضا المفرغ من أى قيمة إقتصادية حقيقية.

وفى الحقيقة فإن الزوبعة التى هبت مؤخراً عن إحتمال شق إسرائيل لقناة منافسة لقناة السويس ليست سوى جزء من القضية فالقصة الحقيقية تتسع لتشمل ماهو أخطر من ذلك بحيث يتطلب أفعال - وليس ردود أفعال - فالمشروع الإسرائيلى لإشعال المواجهة الإقتصادية مع مصر يتكون فى الحقيقة من خمسة مشروعات متضافرة على نحو تكاملى يصب على نار الصراع زيتاً كثيراً فالمشروع الإسرائيلى الإمبراطورى الإتجاه يتألف من (إنشاء خط سكة حديدية من ميناء إيلات إلى ميناء أشدود و/أو ميناء عسقلان على البحر المتوسط.. قناة بحرية عميقة وواسعة مابين ميناءى إيلات على البحر الأحمر وأشدود على البحر المتوسط.. طريق برية حديثة تسير فى نفس الإتجاه ما بين هذين الميناءين.. إنشاء مطار / مطارات بالغة الحداثة.. إستقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز من الخليج العربى ومن روسيا لتنتهى عند موانئ إسرائيلية تقع على البحر المتوسط.. بالإضافة إلى خطوط أنابيب بترولية تقع مابين ميناء إيلات وميناء أشدود). وجميع هذه الطرق والوسائل والأنابيب والمطارات ستعمل فى خدمة النقل البحرى الدولى والتجارة العالمية بحيث تتحول إسرائيل إلى مركز توزيع سلعى لوجستى عالمى.

هذا هو المشروع فى إطاره النظرى إلا أنه من حيث الواقع التطبيقى فإن القناة الإسرائيلية تمثل (ظاهرة سياسية) تعتمد على إثارة مخاوف وتوجسات سياسية وليست قناة (قيمة إقتصادية حقيقية) تنهض على أسس من دعائم وركائز إستراتيجية تتوافر لها جدارة إستحقاق البقاء والإستمرار فى مستقبل منطقة لم تتبلور فيها المعادلات الجغرافية والسياسية والديموجرافية. فقناة السويس وجدت فى الأساس على خلفية تاريخية يغلب عليها الطابع الإقتصادى ذى الهوية الدولية فى عصر تحولات كان يبحث عن إستكمال أدواته الماركنتالية (التجارية). وهى بهذه المثابة واقعة فى مركز جذب الإقتصاد العالمى وعلى مسار إنطلاقاته وتفاعلاته فيما ستقع القناة الإسرائيلية فى مركز التجاذب السياسى والصراع الإقليمى المتسم بسيولة زئبقية.

إسرائيل تسعى إلى إيجاد خلل إستراتيجي متسلسل الإنشطارات ينتاب مقومات الإستقرار الإقتصادى والتنموى فى المنطقة لزعزعة إمكانات صناعة تقدم مستديم حتى تقبض على مقاليد الهيمنة فيها وتحيل واقعها الجغرافى الجنينى الهش إلى قوة سيطرة عملاقة بمقاييس إختلال القوى الإقليمية فى الشرق الأوسط. فلا ينبغى التعويل على الزهو بأن شريحة قناة السويس من جملة التجارة البحرية العولمية تناهز ٨٪ إذ ماذا يحول خارج أسباب العجز الكامن فى هيكلية قدرة التسيير والإدارة والإستثمار الكثيف فى التحديث والتطوير أن تزداد هذه النسبة إلى ١٢٪ أو ١٥٪ مع تجاوز مفاهيم إعتبار مجرى قناة السويس مجرد حارة أو زقاق بحرى يكرس كل طاقته الإنتاجية للتعامل فقط مع أجساد السفن دون حمولاتها ومشحوناتها من السلع والبضائع والمعدات والتجهيزات والبشر؟ .. فليكن التحدى إذن قائماً على أسس تنهض على براهين وحجيات لا يمكن لأحد أن يقدح فى منطقيتها وصمودها لأى طعون غير عملية وعلمية من قبيل:

* من حيث المسافة فإن طول القناة الإسرائيلية المزمع شقها يبلغ ٣١٨ كيلو متر تقريباً وهو يمثل نحو ١٩٣٪ من طول قناة السويس البالغ ١٦٥ كيلو متراً مما يؤثر على زمن رحلات السفن وتكاليف إستهلاك الوقود الذى يصل إلى قرابة ٣٣٪ من جملة تكاليف رحلات السفن. إضافة إلى خفض مدى إستغلال الأصول الرأسمالية (السفن) مما يقلل من عدد الدورات الإنتاجية لهذه الأصول.

* ستتعرض السفن المارة فى القناة الإسرائيلية إلى درجة إنحراف ملاحى كبيرة نسبياً حين خروجها إلى البحر المتوسط عما هو حادث بالنسبة للمرور فى قناة السويس وهذا يؤثر تأثيراً سلبياً بطبيعة الحال على الزمن والتكاليف والمسافة الإقتصادية.

* بالنسبة للتكوين الميكانيكى والطبيعة الجيولوجية للأرض فإن المنطقة التى ستشق فيها القناة الإسرائيلية من قمة خليج العقبة إلى البحر الميت تتميز بوجود كتل من الصخور النارية ومن شمال البحر الميت إلى ساحل البحر المتوسط تتكون فى جانب منها من طبقات من الصخور الرسوبية الجيرية وذلك يرفع من تكاليف شق القناة ويستغرق زمناً إضافياً للإنتهاء منها.

* ستمر القناة فى صحراء النقب مخترقة بالأراضى الإسرائيلية / الفلسطينية مما سيؤثر تأثيراً كيميائياً على مصائد وخزانات المياه العذبة التى تزود السكان والزراعة والصناعة والمشروعات الخدمية الأخرى بالمياه العذبة فى تلك المنطقة.

* يضاف إلى ذلك أن القناة ستمثل جداراً مائياً عازلاً يمتد على حدود إسرائيل الغربية بالكامل مع مصر وهذا مفهوم سياسى عسكرى لا يمت للجانب الإقتصادى بصلة كما ستكون عازلاً ما بين شطرى دولة فلسطين.

وإستناداً إلى أهداف الفكر الإسرائيلى فإن القناة تمثل نقلة كيفية فى الأساليب والعمليات والوسائل اللوجستية العولمية تؤثر على خصائص وتوازنات الأوضاع الراهنة وإستمراراً لهذا الفكر فهى تشكل تطوراً نوعياً فى إدارة الطاقة النقلية الإقتصادية على المستوى الدولى إذ ستكون هذه القناة من حيث العرض أوسع من قناة السويس مما يقدم تسهيلات للسفن المارة فيها بنظام الحركة فى إتجاهين للتغلب على عائق طول المسافة. وبالتالى ستتولد عن هذه المنافسة المركبة من عناصر إقتصادية لوجستية وأهداف سياسية عوامل ضعف تؤثر عكساً على مركزية ومحورية قناة السويس فى شبكات النقل الدولى فالكفاءة العملية الكلية والأهمية الإستراتيجية والقصر النسبى لزمن ومسافة المرور فيها والبيئة المناخية الممتازة المحيطة بمجراها والنطاق الحيوى الديموجرافى المكتنف لها فى غياب إدارة فنية وإقتصادية كفؤة لها يتطلب مراجعة شاملة وعميقة لنقاط الإرتكاز الإقتصادية وميزاتها التنافسية ومركزيتها اللوجستية على مستويات عدة لكونها نقطة مرور عبور محورية بين شمال العالم وجنوبه.

فعلى مستوى التكامل والتشابك الدولى فإن قناة السويس مافتئت تستمد رؤيتها للتفاعلات التجارية والإقتصادية والخدمية الدولية من مخزون خبرتها التقليدية التى تنتمى إلى القرن التاسع عشر. فيما الإتجاهات العالمية المعاصرة تمضى حثيثاً نحو التكاليف المتناقصة تباعاً للخدمات والتسهيلات اللوجستية التى تمثل مكوناً هاماً فى إزدهار المبادلات التجارية الدولية.

والأمر الجدير بالإهتمام أن القناة الإسرائيلية تمثل شجرة واحدة لا ينبغى أن تحجب عنا غابة المخاطر والتحديات الأخرى التى تناجز وتهدد مكانة قناة السويس على مستوى الكرة الأرضية وهذه التحديات تتمثل فى مشروعات أخرى بديلة كثيرة نذكر منها على سبيل المثال:

* طريق القطب الشمالى البحرى حيث لاحظ العلماء أن سُمك طبقة الجليد فى المنطقة القطبية الشمالية قد إنخفض من ٣,٨ متراً إلى نحو ١,٨ متراً ويتنبأ العلماء أن الجزء الباقى من الجليد سيذوب تماماً فى غضون ٥٠ عاماً بفعل نظرية الصوبة الزجاجية التى تختزن حرارة الأرض ومن ثم سيتحول القطب الشمالى إلى محيط مائى شبيه بالمحيط الأطلسى مما يمكن السفن القادمة من جنوب شرق آسيا واليابان إلى الإلتفاف من حول الجانب الشرقى لقارة آسيا متجهة إلى شمال أوروبا موفرة نحو ٤٠٪ من المسافة والزمن فيما لو مرت خلال قناة السويس.

* وهناك مشروع لحفر نفق تحت مياه البحر المتوسط ما بين جبل طارق وشمال إفريقيا هذا النفق سيكون طريقاً سريعاً للمبادلات التجارية ما بين غرب القارة الإفريقية وغرب أوروبا.

* وبالتوازى مع ذلك سيتم حفر نفق مماثل ما بين شرق أوروبا وتركيا تحت مياه بحر البوسفور ليكون همزة وصل مابين القارة الأوروبية والقارة الأسيوية.

* على مستوى الطرق البرية سيقوم مشروع مد خط سكة حديدية ما بين سيبيريا فى روسيا وغرب أوروبا لنقل البضائع والسلع بدور مؤثر على الطاقة النقلية لقناة السويس.

* ويدخل كذلك فى دائرة هذه التحديات مشروع إعادة إحياء طريق الحرير بصورة حديثة ليربط ما بين جنوب شرقى آسيا وأوروبا بدءاً من الصين ومروراً بأفغانستان وإيران وتركيا إلى شرق أوروبا حيث سيختصر من مسافة المرور فى قناة السويس نحو ٥٠٠ كيلو متر إضافة إلى رخص تكاليفه عن قناة السويس بنسبة تتراوح ما بين ٢٠٪ إلى ٣٠٪ .

* إن قناة السويس ستضطر تحت وطأة فرص منافسة قطع الرقاب من القناة الإسرائيلية إلى الدخول فى حرب خفض رسوم المرور على نحو يهدد عوائدها المالية.

* وينضم إلى هذه الجوقة من التحديات المشروع الذى أثيرت الأحاديث من حوله وهو خط أنابيب الغاز وخط أنابيب البترول الذى سينطلق من عدد من أقطار الخليج العربى منتهياً إلى الموانئ الإسرائيلية على البحرين الأحمر والمتوسط وكذلك خط أنابيب البترول القادم من روسيا إلى الموانئ الإسرائيلية وأخيراً وليس آخراً فإن شبكة الطرق الدولية البرية والسكك الحديدية التى تعمل فى خدمة نظم النقل الدولى المتعدد الوسائط سوف يكون لها كلمتها فى تقسيم شطيرة النقل التجارى الدولى ساحبة البساط من تحت أقدام قناة السويس إذا لم نفكر جدياً فى حقن شرايين وأوردة قناة السويس بعوامل الإستقواء وقبول التحديات وتجاوزها برؤية تسمح لها بأن تحتل موقعها فى الصفوف الأولى من السباقات العولمية التى تسعى إلى الحفاظ على قوة الدفع فى بيئة يتكاثر فيها المتنافسون والمتصارعون بشراسة وإصرار دون هوادة. إذ لا ينبغى النظر إلى مثل هذه المشروعات والتطورات على إنها مطامح خارج متناول إمكانات التحقيق.

فقناة السويس تحظى بمكانة إمتياز مشروطة فى ظل ظروف وأوضاع تنافسية لأن صناعة النقل المتعدد والمتنوع الوسائط والمجالات تمر الآن وستمر غداً أكثر من أى عهد مضى بتطورات ثورية عالية معدلات التبدل وفق مبدأ أن الشئ الوحيد الثابت فى عالمنا المعاصر هو المتغيرات. من ناحية أخرى فإن القناة الإسرائيلية يخطط لها أن تنال مكانة تميز على حساب قناة السويس طبقاً لمفهوم تعززه مناهج النضج لنظرية المراوحة الحضارية والتحورات الإقتصادية القارية على مستوى الكرة الأرضية. ينبنى على ذلك حقيقة جوهرية مؤداها أن قناة السويس ليست إستثناء معنى من بروز بدائل وخيارات إلا أنها مع ذلك قاعدة أساسية ينبغى أن تصان من فقدان فرادتها التنافسية النسبية المؤللة بقدرتها على إستيعاب فقه معادلات الواقع والوقائع الإقتصادية التى تتناسل على وجه الإستدامة وتتدافع من كل حدب وصوب.

والكثير منها يوشك أن يطال حصانة قناة السويس ويهدد مناعتها. فعلى سبيل المثال فى أوائل الثمانينيات من القرن العشرين بلغ عدد السفن التى مرت فيها ما يربو على ٢٢ ألف سفينة بنسبة نحو ٨٢٪ من طاقتها الإستيعابية وفى عقد التسعينيات هبطت أعداد السفن إلى ١٤ ألف سفينة سنوياً بنسبة نحو ٥٠٪ من طاقتها التشغيلية بمعدل تراجع ٣٢٪ مع ملاحظة أن عوامل التضخم الدولية تنقص من قيمة دخول القناة.

وفى هذا السياق فإن هناك حقيقة أخرى تدعونا إلى إستبعاد الظواهر الظرفية من الأدلة التى تنبنى عليها إستنتاجاتنا الإقتصادية. فالربع الأخير من العام ٢٠٠٢ والربع الأول من العام ٢٠٠٣ شهدا إزدياداً إستثنائياً فى تعداد السفن المارة فى قناة السويس وتفسير ذلك يكمن فى أن العمليات الحربية فى العراق إقتضت حشداً عسكرياً لقوات التحالف ومن ثم تنوعت أنماط وأحجام سفن الجهود الحربية الأمريكية والأوروبية التى إجتازت القناة. ومعروف على المستوى الإستراتيجى أن كل سفينة حربية ذاهبة لميدان القتال عادة تساندها مابين ٤ إلى ٥ سفن منخرطة فى أنشطة الدعم اللوجستى للقوات المقاتلة. وعلى هذا الأساس يمكن لنا فهم العوامل التى تقدم تفسيراً واقعياً للطفرة فى أعداد السفن التى مرت فى القناة فى ذلك الإبان مما زاد فى حصيلة رسوم المرور فى القناة وهذا ظرف إستثنائى لا ينبغى أن يقاس عليه.

على القناة إذن أن تتخلص من ضغوط عقيدة أنها الصورة المثلى للكمال القادر على قهر كل التحديات لإنها بإعتبارها مشروعاً إقتصادياً تخضع لقوانين عوامل النمو والإزدهار والتراجع والإضمحلال مالم تتفهم وتتمسك بدواعى الحفاظ على تفوقها فى عالم لا يساعد إلا الذين يساعدون أنفسهم فالقناة تدر للخزانة العامة ٢ مليار دولار فى ذات الوقت التى تدر صناعة الملابس الجاهزة فى تونس ٣ مليار دولار. القناة بوسعها أن تولد دخولاً أضعاف ما تولده الآن إذا ماتخلصت من العوائق والموانع التى تحول دون إنطلاقها بقوة دفع مضاعفة إلى الآفاق التى تضمن لها دوام التفوق اللوجستى على مستوى الكرة الأرضية إذا ما أعتبرت أن الإستثمار فى تطوير سطحها المائى وعمقها وضفتيها سياسة دفاعية ترد عنها غوائل التهديدات.

* * *

ظاهرة تفجر المعلومات
والحاجة إلى التدريب فى المجال

دكتور / ربان أحمد حنفى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

كلما تطورت البشرية، وتعقدت أساليب الحياة تراكمت المعلومات، وإتسع نطاق إستخدامها، وبالتالى تزداد حاجتنا إلى المزيد من المعلومات التى تساعدنا فى إتخاذ القرارات السليمة.
فالمعلومات مورد لا ينضب، وعنصر لا غنى عنه لأى مجتمع ولأى فرد.
وقد شهدت السنوات الماضية تفجراً هائلاً فى حجم المعلومات المتدفقة من مصادر عديدة، وصاحب ذلك إهتمام متزايد إلى تنظيم هذه المعلومات، وتخزينها بأساليب تتيح إسترجاعها بأقصى سرعة، وفى أى مكان.
ويتعرض هذا البحث لأهمية المعلومات، ومشكلة تفجر المعلومات، ومجتمع المعلومات والمسيطرين عليه فى النصف الثانى من القرن العشرين.

أهمية المعلومات:
تشكل المعلومات دوراً حيوياً فى حياة الأفراد والمجتمعات، فهى عنصر لاغنى عنه فى أى نشاط نمارسه، فهى المادة الخام للبحوث العلمية، والمحك الرئيسى لإتخاذ القرارات الصحيحة، ومن يملك المعلومات الصحيحة فى الوقت المناسب يملك عناصر القوة والسيطرة فى عالم متغير يستند على العلم فى كل شئ، ولا يسمح بالإرتجال والعشوائية.
ويتجلى صراع الإنسان من أجل حاضره ومستقبله فى حاجته الدائمة إلى إتخاذ القرارات السليمة، وتتوقف صحة القرارات على مدى توافر المعلومات المتصلة بالمشكلة المطروحة، ومن هنا يكمن الدافع الأساسى وراء حرص الإنسان على تجميع المعلومات المرتبطة بالإنجازات السابقة وأهمية تنظيمها.
وتزداد الحاجة إلى المعلومات فى كل أوجه النشاط الإنسانى، فالناس يطلبون المعلومات الدقيقة والمناسبة والموثوق فيها والحديثة والمتاحة بسرعة.
وهكذا تساعدنا المعلومات على نقل خبراتنا للآخرين، وعلى حل المشكلات التى تواجهنا، وعلى الإستفادة من المعرفة المتاحة بالفعل، وعلى تحسين الأنشطة التى نقوم بها، وعلى إتخاذ القرارات بطريقة أفضل فى كل القطاعات وعلى كل المستويات .
وإذا أيقنا أن المعلومات لاغنى عنها الآن فى كل نواحى النشاط، فإن مهمة متابعة المعلومات، والتحكم فى إنتاجها المتزايد بصورة ضخمة، أصبح أمراً يكاد يكون مستحيلاً، من ثم أصبح تفجر المعلومات مشكلة حقيقية تواجه البشرية.

مشكلة تفجر المعلومات:
يشير مصطلح "تفجر المعلومات" "Information Explosion" إلى إتساع المجال الذى تعمل فيه المعلومات ليشمل كافة مجالات النشاط الإنسانى، بحيث تحول إنتاج المعلومات إلى "صناعة" أصبح لها سوق كبير لا يختلف كثيراً عن أسواق البترول أو الذهب، وقد يزيد ما ينفق على إنتاج المعلومات - على المستوى الدولى - عما ينفق على الكثير من السلع الإستراتيجية المعروفة فى العالم.
وتتخذ مشكلة تفجر المعلومات مظاهر عديدة أهمها:

أولا - النمو الهائل فى حجم الإنتاج الفكرى:
هناك من يرى أن معدل النمو السنوى للإنتاج الفكرى يتراوح ما بين ٤٪ - ٨٪، وحتى يمكننا أن نقدم صورة سريعة لخلفية هذه الأزمة نعرض مثالاً لدورية واحدة فى فروع الكيمياء وهى Chemical Abstracts التى تصدر فى الولايات المتحدة الأمريكية، وتغطى هذه الدورية معظم ما ينشر من الدوريات العلمية الهامة فى مجال الكيمياء فقط، فقد صدرت هذه الدورية عام ١٩٠٧، وإستكملت المليون بحث الأولى بعد واحد وثلاثين سنة.
ثم رصدت المليون بحث الثانية فى ثمانى عشرة سنة ورصدت المليون بحث الثالثة فى سبع سنوات، أما المليون بحث الرابعة فقد رصدتها خلال أربع سنوات فقط. وبصورة عامة فإن كمية المعلومات تتضاعف كل إثنتى عشرة سنة، وقد تطور حجم الإنتاج الفكرى المنشور فى الدوريات - وهى واحدة فقط من أشكال عديدة للنشر - من حوالى مائة دورية فى عام ١٨٠٠ إلى أكثر من ٧٠ ألف دورية فى عقد الثمانينيات .

ثانيا - تشتت الإنتاج الفكرى:
كان للتخصيص الزائد فى الموضوعات العلمية أثره الواضح فى فروع جديدة أخذت أصولها من أفرع مختلفة، ومن الأمثلة على ذلك الهندسة الوراثية، والكيمياء الحيوية.
وهناك ملاحظة أخرى مؤداها أن الباحثين يميلون إلى دراسة موضوعات ضيقة غاية الضيق، والنتيجة هى أنه كلما إزداد الباحثون تخصصاً وكبر حجم الإنتاج الفكرى المنشور، قلت فاعلية الدوريات التى تعمل على زيادة الصعب على الباحث لمتابعة كل هذا الإنتاج الفكرى والإلمام به من مصادره الأولية.
وتشير الإحصاءات إلى أن الإنتاج السنوى من المعلومات مقدر بعدد الوثائق المنشورة يصل ما بين ١٢ - ١٤ مليون وثيقة، وأن عدد الأشخاص الذين يساهمون فى هذا الإنتاج بشكل أو بآخر يتراوح ما بين ٣٠ - ٣٥ مليون شخص، وقد بلغ رصيد الدوريات على المستوى الدولى مايقرب من مليون دورية، يضاف إليها كل عام ما يقرب من ١٥ ألف دورية جديدة، أما الكتب فقد بلغ الإنتاج الدولى منها حوالى ٦٠٠ ألف عنوان، أى بمعدل ١٦٥٠ كتاباً فى اليوم، أو ٧٠ كتاباً فى الساعة.

ثالثا - تنوع مصادر المعلومات وتعدد أشكالها:
هناك مصادر عديدة للمعلومات منها الدوريات، والكتب، وتقارير البحوث، والبيانات، والأوراق المقدمة إلى الندوات والمؤتمرات، والرسائل الجامعية وبراءات الإختراع، والمعايير الموحدة، والمواصفات القياسية، وكذلك النشر المصغر وهو ما يعنى إما إعادة تسجيل النصوص المكتوبة على هيئة كتب ودوريات فى شكل مصغر، أو تسجيل معلومات جديدة فى شكل مصغر مباشرة مثل الميكروفيلم، الميكروفيش ، والأفلام، والشرائح، والأشرطة، والأقراص، وغيرها .
وقد حقق إستخدام الميكروفيلم وحده فى مراكز المعلومات الإعلامية وفراً يصل إلى ما بين ٩٥ - ٩٩,٩٪ من الحيز المطلوب لحفظ المعلومات، كما أدت الطفرة الهائلة فى إنتاج المعلومات إلى طفرة مشابهة فى مجال تخزين المعلومات وإسترجاعها، كما إستخدم الحاسب الإلكترونى فى تحقيق التوحيد القياسى لمقاسات صور الوثائق بعد فترة من المعاناة بسبب تباين أحجامها، وإختلاف أشكالها، وقد إنخفضت تكلفة تخزين المعلومات بما يقرب من ٢٠٪ خلال الخمسة عشر عاما الأخيرة، كما إرتفعت سرعة إسترجاع المعلومات إلى قرابة ١٠٪ فى السنة الواحدة.
علاوة على ذلك هناك كم هائل من المعلومات التى تبثها وسائل الإتصال الجماهيرى، وتشير إحصاءات اليونسكو إلى أن ما بين ٢٠٠ - ٢٥٠ شخصاً من كل ألف من سكان العالم يصلهم توزيع الصحف اليومية، فضلاً عن إستقبال خدمات الراديو والتليفزيون ٣٠ دولة فى العالم وصلت إلى نقطة التشبع فى مجال الصحف، ٤٨ دولة وصلت فى مجال خدمات الراديو، و٢٢ دولة وصلت إلى نقطة التشبع فى مجال خدمات التليفزيون.
ومن ناحية أخرى يوجد بدول العالم المختلفة ١١٦ مكتبة قومية يبلغ رصيدها من المجلدات حوالى ١٦٠ مليون مجلد، كما يوجد ما يقرب من ١٢٠ وكالة أنباء دولية ووطنية تعمل فى مجال المعلومات والأخبار، وتبث يومياً أكثر من نصف مليون خبر ومعلومة، ربعها على الأقل مسجل بالصوت والصورة.
كذلك توفر الأقمار الصناعية كماً كبيراً ومتنوعاً من المعلومات التى تفيد التنمية بشكل مباشر، والتى بدونها لا تستطيع أية دولة نامية أن تخطط على نحو فعال لبرامجها التنموية المختلفة. وتمكن خطورة هذه المشكلة فى معاملة المعلومات كسلعة قابلة للبيع والشراء، وخاضعة لقانون العرض والطلب، وغالباً ماتتاح هذه المعلومات بسهولة للشركات التابعة للدول المتقدمة، وتحجب المعلومات الهامة عن الدول النامية، ولاشك أن المعلومات ليست سلعة كبقية السلع المادية، ،إنما هى سلعة غير مادية، ذات قيمة رفيعة تقدر على أساس معايير تنموية وإجتماعية وثقافية، وليس بناء على معايير الربحية.

محطات وأخبار

أول صورة ملونة للمريخ
تمكنت الكاميرا البانورامية الموجودة على متن المجس الفضائى "سبيريت" الذى هبط على سطح المريخ من إلتقاط أول صورة ملونة واضحة ودقيقة لسطح هذا الكوكب، وقد عرضت وكالة الفضاء الأمريكية "ناسا" هذه الصورة التى عكست الكوكب الأحمر بألوانه الحقيقية التى تتبعثر على سطحه صخور تميل إلى اللون الأزرق.

إجتماع وزراء النقل والمواصلات العرب
صرح المهندس حمدى الشايب وزير النقل المصرى بأنه ستبدأ فى مارس القادم إجتماعات وزراء النقل والمواصلات العرب حيث ستتم مناقشة كل القضايا فى مجالات الطرق والموانى والسكك الحديدية والنقل البرى، وأشار الوزير إلى أن هذه الإجتماعات فرصة للوزراء العرب لمناقشة كيفية الإستفادة من النقل العربى فى إطار التكامل والتعاون المشترك لدعم السوق العربية المشتركة.

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شركة مساهمة مصرية – رأس مال مصدر ٢٥ مليون جنيه

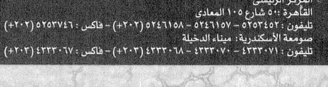
شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب
* طاقات تخزينية كبيرة
* أكبر طاقات تعبئة آلية فى الموانى المصرية
* امكانيات التبخير - الجرش - الغربلة
* أسطول نقل حديث



دائماً فى خدمة عملائها



عنوان الشركة

المركز الرئيسى
القاهرة :٥٠ شارع ١٠٥ المعادى
تليفون : ٥٢٥٣٤٥٢ – ٥٢٤٦١٥٧ – ٥٢٤٦١٥٨ (٢٠٢+) - فاكس : ٥٢٥٣٧٤٦ (٢٠٢+)
صومعة الأسكندرية: ميناء الدخيلة
تليفون : ٤٣٣٣٠٧١ – ٤٣٣٣٠٧٠ – ٤٣٣٣٠٦٨ (٢٠٣+) – فاكس : ٤٣٣٣٠٦٧ (٢٠٣+)

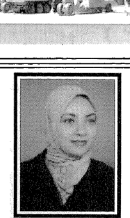


لايزال الصراع بين الخير والشر هو الوقود الذى تمتلأ به سيارة الحياة لتسير بنا يوماً بعد يوم وسنة بعد سنة وقرناً وراء قرن..

وفى كتاب اليوم نقرأ معاً قصة واقعية كانت مثالاً ونموذجاً حياً للصراع بين الخير والشر بغض النظر عن النتيجة التى انتهت إليها الأحداث. رواية (الظل الأسود) تأليف د/ نجيب الكيلانى وهو رائد أدبى إشتهرت كتاباته بالبحث عن الهدف والقيمة الإنسانية التى يكتبها القارئ وهذه الرواية تستمد أحداثها من وقائع مثيرة ثابتة تاريخياً. صيغت بأسلوب قصصى شائق وتدور أحداثها على أرض الحبشة (أثيوبيا) عام ١٩١٧ وتحكى قصة إغتصاب هيلاسلاس (تفرى) عرش الحبشة بمساعدة الإستعمار وما خلفه ذلك من حرب أهلية لا تزال مستمرة..

وتبدأ الرواية بحوار بين بطل الراوية (إياسو) الملك الشاب ووالده ميكائيل وإياسو ملك مسيحى أوصى له جده لأمه (منليك) بالعرش نظراً لحبه الشديد له ولأنه لم ينجب ولداً، وكانت حياته حروباً مستمرة ضد قبائل المسلمين حرضه عليها بعض رجال الكنيسة المتعصبين ومن خلال ذلك واجه محمد على الذى كان فى تلك الأوقات بطلاً شعبياً مسلماً تمكن منليك من حصاره ومعه المئات من أتباعه وخيره بين أن يتخلى عن عقيدته أو أن يقتل كل من معه، فإختار أن يظهر تخليه ويكتم إسلامه حتى ينقذ أهله، ونشأ إياسو إبنه فى البداية ممزق العقيدة بين ما يراه من أبيه وما يحسه من صلواته وعباداته السرية، ومالبث إياسو أن آدرك الحقيقة وإختار دين الإسلام كما إختار أن يحمى شعبه ويدافع عنه دون تمييز لأنهم أمانة لديه مهما إختلفت دياناتهم وعقائدهم وكان يردد دائماً "الدين لله والوطن للجميع".

وتظهر شخصية تفرى وهو زوج أخت إياسو يمتلأ بالحقد ويتحين الفرصة يستولى على العرش حتى تأتيه الفرصة مع بداية الحرب العالمية ويتحالف مع الفرنسيين الذين يدعون دخول أثيوبيا بحجة للحفاظ على المسيحيين وحمايتهم، فتدور معارك حامية بين الشعب يتزعمه إياسو وبين تفرى تدعمه كل الإمكانيات الفرنسية المتقدمة فى ذلك الوقت ويبدأ تفرى فى قتل وتنكيل الأبرياء من المسلمين ومن المسيحيين الذين ينضمون يوماً بعد يوم لإياسو وفي النهاية يعلن تفرى إنتصاره بعد أن إستباح القتل فى الشعب والتدمير فى بلاده ويدور حوار شديد التعبير عن غاية كل من إياسو وتفرى يظهر فيه تفرى شماتة وحقد كامنين في أعماقه على مدى سنين طوال ومن أجمل فقرات الرواية هو رد إياسو بعد أن ألقى القبض عليه وهو يقول " لتعلم يا تفرى أن المعركة الكبري لا ترتبط بك وبى وحدنا ، إنها صراع أزلى بين الحق والباطل، معركة مبادئ . إنك لم تحقق نصراً رغم أنك إستطعت أن تسرق النصر الظاهرى وتستولى علي الأرض وإستطعت أن تكتم صوت الأحرار وأن تنشر الإرهاب فى كل مكان وأن تأخذنى أسيراً ، لكن الشعب فى صمته أعلى هديراً منى ومنك، وهو برغم صمته لا يزال صامداً مترقباً ينتظر اللحظة الحاسمة،



إعداد/ إيمان العرجاوى

إنك يا تفرى تتمسح في الدين وتجعل منه ستاراً لأطماعك، أنت تعلم ذلك لكن الدين براء منك ومن أفعالك، الدين يا تفرى - أى دين - يجعل الأمر شورى ويعترف بإرادة البشر ويقدس حرياتهم وآراءهم، والدين ليس فيه تأكيد للخداع والمكر والكذب والإرهاب، ولا يبيح إراقة الدماء من أجل أغراض دنيوية تافهة. الدين يا تفرى لا يقرك على تحالفك مع الإستعمار عدو الله وعدو الشعوب، والدين ياتفرى لا يقرك على إذلال البشر وإدخالهم فى عقيدتك على الرغم منهم"

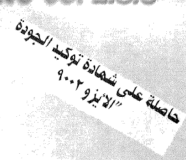
انتهت قصة تفرى وإياسو ولم تنته قصة الصراع بين الحق والباطل.

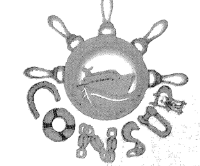
* * *

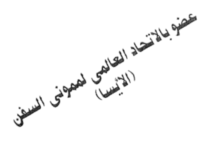


الشر ـرية لتوريدات والاشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN SUPPLY & CONTRACTING CO. E.S.C







نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح والماكينة والأجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة .

وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريدها للعملاء خالصة الرسوم الجمركية .

- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الأمانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الاشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الاجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والتنوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانى الجمهورية و داخل البلاد .

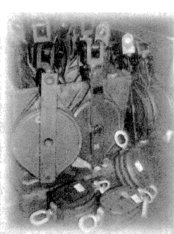
- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالإتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانى.

نشاط توريد المياه العذبة

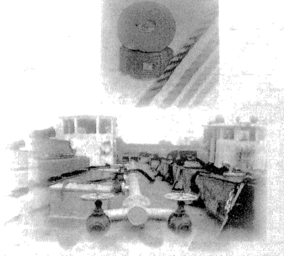
تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس والبحر الأحمر وميناءى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

تقوم الشركة بكافة أعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى وأعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والأعمال المرتبطة بها وأعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الأصول التى تمكنها من تحقيق أغراضها.



توريدات وتموين سفن



أعمال توريد المياه العذبة للسفن والمؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال وخدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدى : ٢١٥١٧ /صندوق بريد : ٢٠٢٥ - الاسكندرية

قطاع السويس البحر الأحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٧٩ - ٢٢٦٨٨٠ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / تلكس ٦٦١٣٢ / صنوق بريد : ٣٢

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ -٤٨٠٢٨٥٤ -٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تلكس : ٥٤١٨٣ صندوق بريد : ٩٢٣

المعرض : ٧شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣

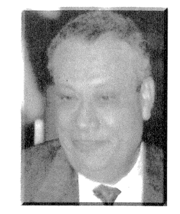
مكتب القاهرة : ٤١ شارع طلعت حرب/ ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقياً : كونساب على جميع موانئ الجمهورية

قطاع بورسعيد ودمياط : شارع الجمهورية والجبرتي
ت: ٢٢٠٠٨٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ - ٢٢٧٥٨٨
فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / تلكس : ٦٣٠٣٠ / كيس بريد : ١٢٥



تهنئة من الأعماق







اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد
المحاسب / رجب حسن رجب
اللواء بحرى / إبراهيم عوض
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال و جميع العاملين بها
يهنئــــون

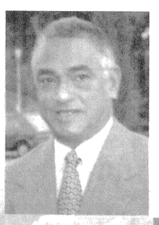
السيد الفريق أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

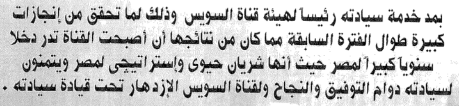
بالثقة الغالية التى أولاها سيادته

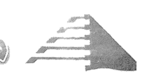
فخامة / الرئيس محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية



بمد خدمة سيادته رئيساً لهيئة قناة السويس وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة طوال الفترة السابقة مما كان من نتائجها أن أصبحت القناة تدر دخلا سنوياً كبيراً لمصر حيث أنها شريان حيوى وإستراتيجى لمصر ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح ولقناة السويس الإزدهار تحت قيادة سيادته .







ميناء السخنة
قمة التقدم فى الصناعة البحرية محلياً وعالمياً



مبارك يطلب.. من الحكومة:
خفض الجمارك على الخامات ومستلزمات الإنتاج
تنويع الصادرات وتحديث المطارات ومراكز التدريب.. تطبيق نموذج «العين السخنة».. فى موانىء الساحل الشمالى والإسكندرية والدخيلة
د. عبيد: صادراتنا السلعية والبترولية زادت مليار دولار.. فى سنة واحدة
* من جريدة الجمهورية

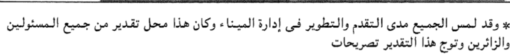
ليس النجاح هو الصعود للقمة لكن المهم هو الإستمرار فى المحافظة على هذه القمة.

ذلك هو ما تسعى إليه دائما إدارة ميناء السخنة - وبالرغم من أن بلوغ القمة لم يكن بالامر السهل حيث تطلب هذا الكثير من العمل الجاد والشاق والجلسات والمناقشات الدائمة بين إدارة الميناء والجهات الحكومية ذات الشان فى هذا المجال.

إلا أن هذا العمل مازال مستمراً للتطوير لمسايرة التقدم العلمى فى مجال الاعمال البحرية واللوجستيات.

* فى مصر حالياً العديد من المشروعات الضخمة إلا أن ميناء السخنة يظل هو الأكثر تأثيراً فى الإقتصاد المصرى حيث حقق أعلى معدلات للعائد القومى من خلال الزيادة المطردة فى إيرادات الدولة من الجمارك بالميناء.

* نتيجة لما تقدم تعددت الزيارات الرسمية من السادة الوزراء والسفراء الأجانب للميناء بالإضافة إلى زيارات الوفود المتخصصة لرجال الأعمال وأعضاء الجمعيات والمؤسسات والدارسين فى مجال النقل البحرى.



خبراء النقل البحرى والتجارة الدولية: **ميناء القرن.. أهم أحداث ٢٠٠٢ محلياً وعالمياً**

أول ميناء فى مصر يعمل بمنظومة إلكترونية متكاملة لخدمة الصادرات والواردات

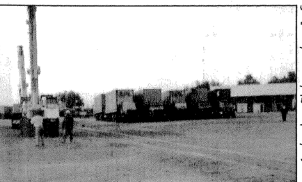
مركز لوجستى عالمى لإنهاء إجراءات الشحن والجمارك.. فورا

معايير دولية للحفاظ على البيئة.. يتصدر قائمة «الموانئ الخضراء»

* من جريدة الجمهورية

* وقد لمس الجميع مدى التقدم والتطوير فى إدارة الميناء وكان هذا محل تقدير من جميع المسئولين والزائرين وتوج هذا التقدير تصريحات السيد الرئيس محمد حسنى مبارك والإشادة الدائمة من سيادته بالميناء وطلبه من السيد رئيس مجلس الوزراء بتطبيق نموذج إدارة ميناء السخنة فى الموانى المصرية كما أن العديد من الهيئات الدولية أشادت بالتطوير المستمر داخل ميناء السخنة الأمر الذى دفع برئيس وفد إتحاد الصناعات الإيطالية بطلب زيارة ميناء السخنة أثناء لقائه مع السيد الرئيس حسنى مبارك وذلك لقناعته بأهمية الميناء فى تحقيق التعاون الإقتصادى بين مصر وإيطاليا.

* ومنذ إفتتاح ميناء السخنة فى أكتوبر عام ٢٠٠٢ سعت إدارة الميناء بقيادة الربان/ أسامة الشريف إلى تغيير المحور الدولى البحرى للمنطقة من خلال مصر بواسطة ميناء السخنة وذلك بتقديم العديد من التسهيلات والتى تمثلت فى الآتى:



ونش متحرك حمولته تصل إلى ٤٠ طن فى ميناء السخنة





شاحنة تقوم بتفريغ حمولة اسمدة داخل مخزن الاسمدة



١- تقديم التسهيلات المتطورة فى مجال المناولة بالميناء من خلال إستخدام احدث المعدات البحرية اللازمة .

٢- السرعة فى إتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع الواردة للميناء لخدمة الإقتصاد المصرى حيث أن المدى الزمنى المحقق بالميناء حاليا بلغ ٤ ساعات فقط للإفراج عن بعض البضائع وهو يعد رقما قياسيا لم يتحقق فى تاريخ الإجراءات الجمركية بمصر.

٣- إقامة مركز للوجستيات لتقديم العديد من الخدمات للمستثمرين الأجانب والعرب لتحقيق اقصى عائد من وراء إقامة المشروعات الإقتصادية بمصر للإستفادة بمزايا الإستثمار والتى تتمثل فى الملكية الكاملة للمشروعات مع الإعفاء من جميع الضرائب والرسوم.

٤- قيام المركز اللوجستى نيابة عن المستثمر بالإتصال بالسلطات المحلية للمساعدة فى الإجراءات اللازمة لتأسيس المشروعات مع إقامة مركز لمساندة رجال الأعمال فى الإتصال بالمنشآت الكبرى وبيوت المراجعة الحسابية والقانونية والموارد البشرية.

لكل ما تقدم فإن بعض المطبوعات والنشرات الدولية المتخصصة فى مجال النقل البحرى وصفت ميناء السخنة بأنه جوهرة البحار خلال القرن الحالى (يوروبيزنس) كما أن جريدة الجمهورية أكدت من خلال إستطلاع للرأى بين خبراء النقل البحرى والتجارة الدولية أن ميناء السخنة أهم حدث عام ٢٠٠٣ عالميا ومحليا.

اجتمع الرئيس حسنى مبارك بوفد اتحاد الصناعات الايطالية امس برئاسة انطونيو داماتو وقد ابدوا للرئيس اهتمامهم بدعم وتطوير التعاون بين البلدين فى مجال المشروعات المشتركة التى تعمل بنجاح فى مصر خاصة فى مجال صناعة الاسمنت والاطارات والبتروكيماويات كما ابدوا رغبتهم فى زيادة استثماراتهم فى مصر واطلعوا الرئيس على نيتهم فى ايفاد وفد الى مصر لزيارة ميناء السخنة والمنطقة الحرة بالسويس ومقابلة المسئولين بها لدراسة تفصيلات التعاون الذى يتطلعون إليه مع مصر باعتبارها سوقا واعدة تتيح الانطلاق منها للتصدير إلى الاسواق العربية والافريقية والاوروبية فى اطار اتفاقيات التجارة الحرة التى تربط مصر بهذه المناطق.

★ من جريدة الأخبار



حمولة إسمنت تم شحنها من الشاحنات الى السفن

ميناء القرن.. الحاضر والمستقبل:

الإنجازات المستهدفة .. فى عام ٢٠٢٠

توظيف أكثر من ٢٠ ألف شخص وتوفير ٨٥ ألف فرصة عمل غير مباشرة

استقبال ٨ آلاف سفينة ما بين حاويات صغيرة وحاملات عملاقة
١٥ ألف سيارة نقل وركاب.. و١٠٠ عربة قطار يوميا لتأمين حركة المرور

تداول ٩٠ مليون طن حاويات ومنتجات زراعية وحب وبضائع سائلة وعامة

يخدم الاقتصاد الوطنى.. يحقق كل التسهيلات مع المستثمرين.. يواكب أنظمة المعلومات المتطورة
ربط الميناء بالقاهرة الكبرى بشبكة طرق سريعة وكبارى علوية وخطوط حديدية

★ من جريدة الجمهورية



شركة العامرية للمخازن الجمركية



Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة .
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

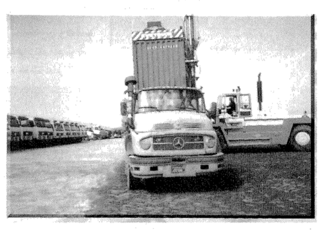
نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .



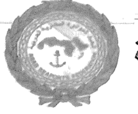
موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

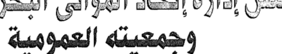


Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦



الإجتماع الدورى الثامن والعشرين



لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية وجمعيته العمومية

بناء على الدعوة الكريمة الموجهة من جمهورية مصر العربية لإستضافة الإجتماع الدورى الثامن والعشرين لمجلس إدارة الإتحاد وجمعيته العمومية فى الفترة من ١٣ - ١٥ يناير بالإسكندرية فقد قرر مجلس إدارة الإتحاد الموافقة على تلك الدعوة الكريمة. وقد تم مناقشة عدة موضوعات على راسها إستراتيجية تنمية مهارات الموارد البشرية بالموانى البحرية العربية. والموازنة التخطيطية للإتحاد لعام ٢٠٠٤وقرارات وتوصيات إجتماعات الدورة السادسة عشر لمجلس وزراء النقل العربى فيما يخص إتحاد الموانى البحرية العربية وتضمن فاعليات الإجتماع دراسة لتطبيق إستراتيجية تنمية مستوى مهارات الموارد البشرية بالموانى البحرية العربية المقدمة من مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى ومعهد تدريب الموانى وقام الدكتور عبد الحليم بسيونى رئيس المركز بشرحها.

وفيما يلى الكلمة الإفتتاحية لمعالى المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل المصرى ألقاها نيابة عن معالية اللواء بحرى/ عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى وأمين عام الإتحاد وهذا نصها:

* سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس إتحاد الموانى البحرية العربية
* سعادة اللواء/ عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد
* السادة/ أعضاء مجلس الإدارة

فى بداية كلمتى أدعوكم للوقوف دقيقة حداد على روح المرحوم السيد اللواء/ أحمد حميدة - أمين عام الإتحاد تقديراً لجهوده.

الإخوة والأخوات الضيوف الكرام ...

* أرحب بكم فى بلدكم مصر، وأنقل لكم تحيات السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء، ويشرفنى رعاية الإجتماع الثامن والعشرون لمجلس إدارة الإتحاد.
* إن إجتماعكم اليوم فى الإسكندرية هو دليل على إهتمامكم بتقوية الروابط والمصالح المشتركة بين الموانى البحرية العربية فى وقت نحن أحوج ما نكون فيه إلى تعزيز هذا التعاون فى ظل التحديات العالمية وثورة المعلومات والتكنولوچيا الحديثة والتكتلات الإقليمية والدولية.
* إن الموقع الجغرافى المتميز للموانى العربية أدى إلى زيادة الطلب على إستخدامها مما يستلزم تحسين خدماتها ومرافقها وتخفيض تكلفتها، والعمل على تحفيز وزيادة إنتاجيتها، وإنسياب حركة البضائع وتدفق التجارة، وتعظيم دور الأنشطة المتعلقة بالموانى، والأنشطة السياحية مما يدعم الإقتصاد العربى.

السيدات والسادة ...

إن الموانى البحرية العربية تواجه تطورات وتغيرات تكنولوجية سريعة ومتلاحقة فى تطوير معدات المناولة ومعدات الشحن والتفريغ ومحطات الحاويات - وبغرض الإستجابة لهذه التغيرات فالأمر يستلزم توفير أموال طائلة للإستثمار فى هذا المجال فلا مفر نحو إدارة وتشغيل الميناء بشكل متوازن بين القطاع الحكومى والقطاع الخاص مما يوفر مزايا التحرر والمرونة فى الإدارة والتشغيل وتوفير التمويل اللازم.

إن النتائج التى حققها الإتحاد والخدمات التى وفرها للموانى العربية هى دليل على إحرازه درجة من النضج، بما يكفل أن يكون مثلاً يحتذى به فى دفع عمليات التعاون بين الدول العربية لتحقيق المزيد من العمل المشترك.

وقد تم إتخاذ عدة قرارات فى إجتماع مجلس وزراء النقل العربى الذى عقد بالقاهرة فى أكتوبر الماضى وتم تكليف الإتحاد بواجبات إضافية مما يدعم دور ومكانة هذا الإتحاد الذى نعتبره من أنجح الإتحادات النوعية فى العالم العربى.

وفى ختام كلمتى أتقدم بالشكر إلى السيد/ رئيس وأمين عام الإتحاد وأعضاء مجلس الإدارة وإلى قطاع النقل البحرى على كافة الجهود التى تم بذلها لعقد هذا المجلس إنجاح أعماله.

وأعقبها كلمة سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس إتحاد الموانى البحرية العربية ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام. لمملكة العربية السعودية.

إخوانى الكرام أعضاء إتحاد الموانى البحرية العربية.

الأخوة الحضور يطيب لى أن أحييكم بتحية الإسلام السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

وأن أرحب بكم أجمل الترحيب .. ونحن نلتقى فى إطار هذا التجمع العربى الهام إتحاد الموانى البحرية العربية .. وعلى بقعة عزيزة من بقاع وطننا العربى مدينة الإسكندرية عروس البحر المتوسط وموطن أحد عجائب الدنيا السبع وحاضنة قلاع الثقافة والمعروفة على مستوى العالم مكتبة الإسكندرية..

وأود فى بداية كلمتى نيابة عنكم جميعاً أن نتوجه بالشكر والتقدير إلى جمهورية مصر العربية بيت العرب الدافئ رئيساً وحكومة وشعباً وإلى معالى وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب وإلى قطاع النقل البحرى بالوزارة لما يلقاه إتحادنا وأمانته العامة من الدعم اللامحدود مما يمنعه من أداء واجباته ودوره المأمول فى خدمة وتطوير قطاع النقل البحرى بصفة عامة والموانى البحرية بصفة خاصة كما نتوجه بالشكر لمعالى وزير النقل على تكرمه بوضع إجتماعنا هذا تحت رعايته.

وتكليفه للأخ العزيز اللواء/ عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى ينوب عن معاليه ويلقى كلمة معاليه فى الجلسة الإفتتاحية:

إخوانى الكرام .. لا شك أنكم تشاركوننى الفخر والإعتزاز بالتقدم الملحوظ والمكانة المرموقة التى أصبحت لإتحادنا فى المحافل العربية والإقليمية والدولية وأنه أصبح قناة تواصل وتعاون مشترك وتكامل حقيقى بين بلادنا العربية من خلال المسئولين عن موانئنا العربية فكما تعلمون حقق إتحادنا بفضل الله ثم بفضل تعاون أعضاءه العديد من الإنجازات التى تعترف أنها مازالت دون مستوى الآمال والطموح إلا أنها تشكل خطوات عملية نحوالإسهام الفعلى فى تحقيق التعاون والتكامل الإقتصادى العربى..

ولقد تشرفت من خلال تمثيلى لبلدى المملكة العربية السعودية بتحمل مسئولية رئاسة الإتحاد منذ عام ونصف .. وقد حاولت بكل إمكانياتى بدعم كبير من حكومة مولاى خادم الحرمين الشريفين وبتوجيهات ومتابعة من معالى وزير النقل الدكتور/ جبارة بن عيد الصريصرى أن أفعل دور الإتحاد ورفع مستوى أدائه لتحقيق أهدافه وخدمة أعضاءه وسعيت من خلال الإتصالات بتوسيع قاعدة العضوية وإنضمام المزيد من المؤسسات المينائية العربية لعضوية الإتحاد وكذلك توثيق روابط التعاون والعمل المشترك فى مختلف المؤسسات والهيئات والمنظمات العربية والإقليمية ذات العلاقة والصلة بعمل إتحادنا وإهتماماته وبلا شك أن من أهم ما أعاننى على القيام بمهامى ومسئولياتى هو التعاون الكبير الذى وجدته من قبل إخوانى أعضاء الإتحاد فى مجلس الإدارة والجمعية العمومية والأمانة العامة ولاأنسى الجهد الكبير الذى بذله الأمين العام السابق للإتحاد والمغفور له بإذن الله اللواء/ أحمد السيد حميدة الذى لاقى ربه بعد إنعقاد الدورة السابعة والعشرين لمجلس إدارة الإتحاد .. تغمده الله بواسع رحمته وأسكنه فسيح جناته ..

إخوانى أود أن أتقدم لكم بالتهنئة بمناسبة صدور مجلة الموانى وأتوجه بالشكر إلى الأخ البشير القوطالى لهذا الإنجاز لإصدار المجلة والملحق ونرجو أن يستمر إصدارها بإنتظام.

إخوانى الكرام

تنفيذاً للقرار الصادر منكم فى الجلسة الدورة السادسة والعشرون بالدمام فى إقامة مقر دائم للإتحاد وبدعم كبير من معالى الدكتور/ أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية قمنا بإجراء الإتصالات مع معالى محافظ الإسكندرية لتوفير قطعة أرض لتشييد عليها مقر دائم للإتحاد وتفضل مشكوراً بالموافقة على ذلك ولاتزال إتصالاتنا مستمرة لإنهاء هذا الموضوع بأسرع وقت ممكن وبهذه المناسبة أودأن أوجه الشكر لسعادة اللواء/ عصام بدوى أمين عام الإتحاد وبصفته رئيس قطاع النقل البحرى بوزارة النقل لجهوده المخلصة بنقل الإتحاد من مقره الحالى إلى مقر أكثر مناسبة وأفضل تجهيز لحين توفير المقر الدائم فى الإسكندرية ..

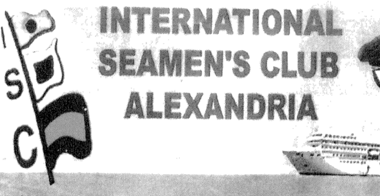
إخوانى لا أريد أن أطيل عليكم قبل أن أختم كلمتى أود أن أتوجه بالشكر إلى معالى الدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وإلى كافة نوابه ومساعديه للدعم الكبير والتعاون القائم بين الأكاديمية والإتحاد لخدمة أهدافنا المشتركة ..

كما أشكر بإسمكم جميعاً سعادة اللواء/ عصام بدوى لما بذله من جهود كبيرة فى الفترة الماضية من خلال قيامه بمهام الأمين العام فى ظل ظروف حرجة ونرجو له التوفيق والإستمرار لتلك الجهود والشكر أيضاً للأستاذ/ حازم عبد الحليم لما بذله وزملاءه فى التحضير والإعداد لهذه الإجتماعات ولجهودهم فى إستقبال الوفود وتوفير كافة مستلزماتهم ..

أسأل الله العلى القدير أن يعيننا جميعاً بما يحبه ويرضاه وأن يوفقنا لتحقيق أهداف إتحادنا وتطوير قطاع الموانى البحرية فى بلادنا ..

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته..

INTERNATIONAL SEAMEN'S CLUB ALEXANDRIA





WELCOME to ALEXANDRIA, your favourite port, which is called the BRIDE of the Mediterranean sea. The site of our Seamen's Center is shown on the plan. The club lies in the middle of commercial District, just a small distance far from the main harbour (Gate No 10).

Dear Sailor,

Come and visit us, and you will enjoy the following Facilities:

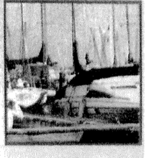
- A pleasant Restaurant which offers delicious oriental food.
- A special Hall for playing the Billiard game.
- A nice Bar for serving different kinds of drinks.
- Special room for watching T/V programs.
- Availability of using Telephone calls all over the World.
- Carrying out Touristic tours according to a pre-arranged program.

Your visit to our place will be received by a great hospitality With best regards.

Management







No. 46,Saad Zaghloul St.,- Raml Station - Alexandria
Tel.:03/4878170 - 4844091 - 4879712 - Fax:03/4873430
seaclb@hotmail.com



ربان / عاطف مرونى

ربان / شريف حجازى

ربان / عاصم السيد



تم إجتماع الجمعية العمومية للنادى الدولى للبحارة بقاعة المؤتمرات بمبنى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بميامى بعد إكتمال النصاب القانونى. و رأس الجلسة الربان / عاصم السيد أحمد. كما حضر الإجتماع السيد / سليمان محمود رئيس الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية. وتقدم لعضوية مجلس الإدارة عدد ١٧ مرشح وتم إنتخاب عدد ١١ عضواً. وقد إجتمع المجلس لإنتخاب هيئة المكتب للدورة الجديدة.



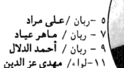


ربان / على مراد

ربان / عابد السويفى

تشكيل أعضاء مجلس الإدارة فى دورته الجديدة

الاسم	المنصب
١- ربان / عاطف مرونى	رئيس المجلس
٢- ربان / عاصم السيد	نائب الرئيس و رئيس اللجنة التنفيذية
٣- ربان / شريف حجازى	أمين المجلس ومقرر اللجنة التنفيذية
٤- ربان / عابد السويفى	أمين الصندوق وعضو اللجنة التنفيذية
٥ -ربان / على مراد	رئيس اللجنة الإجتماعية
٦ - الأستاذ / محمد عيد	رئيس اللجنة الثقافية
٧ - ربان / ماهر عياد	عضو اللجنة التنفيذية
٨ - ربان / فاروق عبد الموجود	عضو اللجنة التنفيذية
٩ - ربان / أحمد الدلال	عضو اللجنة الإجتماعية
١٠- ربان / شفيق رزق	عضو مجلس الإدارة
١١-لواء/ مهدى عز الدين	عضو اللجنة الثقافية





ربان / ماهر عياد

ربان / محمد عيد

هذا و يشرف المجلس على أنشطة النادى فى عهده الجديد و ذلك بتنفيذ ما جاء بالإتفاقية الدولية لرعاية البحارة فى الميناء والعمل على توفير الوسائل والخدمات الإجتماعية والثقافية وإقامة وسائل الترفيه المناسبة تحت إدارة نخبة متخصصة فى هذا العمل

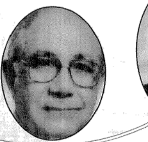


ربان / أحمد الدلال

ربان / فاروق عبد الموجود

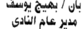


لواء / مهدى عز الدين



ربان / شفيق رزق

ربان / بهيج يوسف
مدير عام النادى





"إحتفال رسمى وشعبى لمحافظة السويس واللجنة العليا للحج بمناسبة سفر"

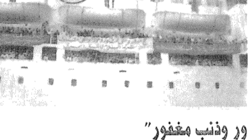
الفوج الأول من الحجاج على العبارة العملاقة السلام ٩٤

شهد الإحتفال:

الدكتور/ محمد سيد طنطاوى	فضيلة الإمام الأكبر شيخ الأزهر
المهندس/ حمدى الشايب	وزير البترول
المهندس/ سامح فهمى	وزير النقل
اللواء/ محمد سيف الدين جلال	محافظ السويس
اللواء/ أحمد عبد الفتاح حسن على	مدير الأمن
المحاسب/ أحمد هلال	رئيس المجلس الشعبى للمحافظة
اللواء/ صلاح الوليلى	رئيس هيئة موانى البحر الأحمر

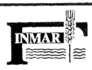


وأعضاء مجلس الشعب والشورى بالسويس والقيادات السياسية والشعبية والتنفيذية بالمحافظة. حيث كان فى إستقبالهم المهندس/ ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحرى والمحاسب/ عمرو ممدوح إسماعيل نائب رئيس مجلس الإدارة الذين يعتزون بهذه الثقة الغالية سائلين الله تعالى أن يوفقنا لخدمة ضيوف الرحمن فى رحلتهم المقدسة إلى الأراضى الحجازية وعودتهم سالمين إلى أرض الوطن



"حج مبرور وذنب مغفور"

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司



** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

FEBRUARY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V MING OCEAN	02/02/04	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	07/02/04	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	07/02/04	PSD
M/V WESTERMS	09/02/04	PSD
M/V SCI GAURAV	11/02/04	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	14/02/04	PSD
M/V CHICAGO BRIDGE	14/02/04	PSD
M/V OCEAN ATLATIC	16/02/04	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	18/02/04	PSD
M/V WEHR BILLE	21/02/04	PSD
M/V ROTTERDAM BRIDGE	21/02/04	PSD
M/V EVER GIFTED	25/02/04	PSD
M/V MANHATTAN BRIDGE	23/02/04	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	28/02/04	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	28/02/04	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة. محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٦٢٥٠٠ - ٤٨٧٣٠٧٨

فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)

الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

FEBRUARY 2004

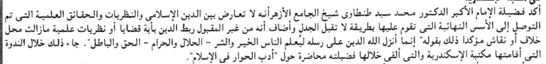
NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V WEHR BILLE	08/02/04	NAP / GOA/ FOS / BCN /VLC
M/V OCEAN ATLANTIC	07/02/04	PSD / GOA / LIV/ PSD
M/V EMPRESS DRAGON	14/02/04	NAP / GOA/ FOS/ BCN / VLC
M/V MANHATTAN BRIDGE	14/02/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V SENTOSA BRIDGE	21/02/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V RIALTO BRIDGE	21/02/04	NAP / GOA/ FOS/ BCN / VLC
M/V EMPRESS PHOENIX	28/02/04	NAP / GOA/ FOS/ BCN / VLC
M/V MING LONGVITY	28/02/04	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

FEBRUARY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V EVER GIFTED	01/02/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V ROTTERDAM BRIDGE	02/02/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING ORCHID	03/02/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V INDIA LOTUS	08/02/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V LINOS GATE BRIDGE	09/02/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING COSMOS	10/02/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V MING PROMINENCE	15/02/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V GENOA BRIDGE	16/02/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V SHANGHAI BRIDGE	17/02/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V SCI VAIBHAV	22/02/04	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	23/02/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MERCURY BRIDGE	24/02/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V CAPE CHARLES	29/02/04	BCN / FXT / HAM / RTM

أخبار الهرم الرابع



الإمام الأكبر شيخ الجامع الأزهر في مكتبة الإسكندرية

أكد فضيلة الإمام الأكبر الدكتور محمد سيد طنطاوى شيخ الجامع الأزهرأنه لا تعارض بين الدين الإسلامي والنظريات والحقائق العلمية التى تم التوصل إلى الأسس النهائية التى تقوم عليها بطريقة لا تقبل الجدل وأضاف أنه من غير المقبول ربط الدين بأية قضايا أو نظريات علمية مازالت محل خلاف أو نقاش مؤكدا ذلك بقوله" إنما أنزل الله الدين على رسله ليُعلم الناس الخير والشر - الحلال والحرام - الحق والباطل". جاء ذلك خلال الندوة التى أقامتها مكتبة الإسكندرية والتى ألقى خلالها فضيلته محاضرة حول "أدب الحوار فى الإسلام".

وقد أكد فضيلته أن الإسلام وضع الركائز الأساسية للحوار والتفاهم وسبل الوصول إلى حلول نهائية للقضايا الخلافية مشيراً إلى أن الإسلام جعل الحوار على رأس قائمة الأساليب التى إستخدمها للتأكيد على جميع القضايا والموضوعات التى أنزلها الله فى كتابه الكريم بالإضافة إلى تعدد أساليب الحوار والتفاهم وإعتمادها على الأخذ بأسباب المنطق السليم والإحترام المتبادل بين المتحاورين. وأضاف الشيخ سيد طنطاوى أن العلماء أرجعوا أسباب الخلاف بين الآراء إلى الصفات التى تغلب على البعض من تعصب وحياد عن الحق.

وأشار فضيلته إلى أن جامعة الأزهر إفتتحت قسمين للفتيات فى تخصص العمارة والحاسب الآلى فى كلية الهندسة إيماناً من الجامعة بالمساواة بين الجنسين فى الحصول على الفرص الكاملة للتعليم كما جاء فى أحكام الدين الإسلامى. وفيما يتعلق بمصادرة بعض الكتب التى تتناول قضايا دينية أضاف الإمام الأكبر أن الدور الرئيسى للأزهر الشريف يقتصر على دراسة مدى مطابقة هذه الكتب للحقائق الدينية والأخلاقيات ويترك أخذ قرار المصادرة من عدمه إلى الجهات القضائية المختصة.



كما تحدث الشيخ سيد طنطاوى عن قضية النقاب فذكر أن الدين الإسلامى كان واضحاً فى هذا الموضوع حين إعتبر أن وجه المرأة ليس بعورة أما اللاتى يفضلن تغطية وجوههن فإنما يعتبر ذلك تطوعاً مشكوراً لهن. وكان الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية قد ألقى كلمة فى بداية الندوة رحب فيها بزيارة الإمام الأكبر إلى مكتبة الإسكندرية. وأضاف الدكتور إسماعيل سراج الدين أن هناك أكثر من نقطة إلتقاء بين المكتبة والأزهر الشريف لعل من أبرزها إلتزام كل منهما بأن يسير على طريق التسامح ونبذ التعصب.

كما تحدث الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية فذكر أن الأزهر الشريف مؤسسة ضاربة فى أعماق التاريخ حيث الأزهر على مدى آلاف السنين سنداً للفكر الإسلامى المستنير وحاملاً راية الإسلام من مشارق الأرض إلى مغاربها. وعقب إنتهاء المحاضرة قام فضيلة الإمام الأكبر شيخ الجامع الأزهر بجولة تفقد خلالها الأقسام المختلفة لمكتبة الإسكندرية وتعرف على الأنشطة الثقافية المتعددة التى تقدمها.. حضر الندوة قيادات مكتبة الإسكندرية وعلماء الأزهر الشريف ورجال الإعلام.

بانوراما لفن الجرافيك المصرى بمكتبة الإسكندرية

تنظم مكتبة الإسكندرية فى الفترة من ١٥ يناير حتى ١٧ فبراير معرضاً بعنوان "**بانوراما فن الجرافيك المصرى فى القرن العشرين**". المعرض يضم مختارات من أعمال الفنانين الجرافيكيين فى مصر، وذلك إعتباراً من جيل الرواد أمثال حسين الجبالى، وأحمد نوار، وماهر رائف، وفاروق شحاته وغيرهم وصولا إلى جيل الشباب أمثال سيف صقر، وحنان عمار، وحمدى أبو المعاطى.

يأتى هذا المعرض فى إطار الأنشطة الثقافية لمركز الفنون بمكتبة الإسكندرية.

دعاء الكروان وأبطال من مصر بمكتبة الإسكندرية

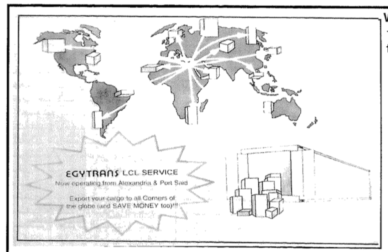
نظمت مكتبة الوسائط المتعددة بمكتبة الإسكندرية برنامج العروض الجماعية للأفلام، عرضت من خلاله مجموعة مميزة من الأفلام العربية والأجنبية. نذكر منها فيلم "يسوع فى مصر" للمخرج خيرى بشارة، وفيلم "أبطال من مصر" للمخرج أحمد رشدى، وفيلمى " فى بيتنا رجل" ، و" دعاء الكروان" للمخرج هنرى بركات. كما شاهد جمهور المكتبة مجموعة حلقات من برنامج "العلم فى نور القرآن "للمخرج محى الدين مصطفى. ومن الأفلام الأجنبية منها: فيلم أعظم رحلة طيران (The Greatest flight) ، وفيلم العيش مع الغوريلا (Living with Gorillas) .

معرض للتجارب العلمية القديمة تنظمه مكتبة الإسكندرية

فى إطار الأنشطة العلمية لمكتبة الإسكندرية، يستضيف مركز القبة السماوية بالمكتبة فى الفترة من ٥ يناير حتى ٣٠ فبراير معرضين موجهين لثقافة تلاميذ المدارس. يتضمن المعرض الأول "**عندما تكلم العلوم العربية**" تتناول العلوم المختلفة من فلك وهندسة وفيزياء من القرن الخامس وحتى القرن الثامن عشر الميلادى، أما المعرض الثانى وهو "**جيوريوم**"، فهو خاص بالتعرف على عمل بعثات التنقيب الأثرى والتعامل مع الحفريات.

ويأتى هذا النشاط فى إطار سعى مركز القبة السماوية للنهوض بالمستوى الفكرى والعلمى للتلاميذ، والتركيز على المنهج التجريبى كوسيلة حديثة من وسائل التعليم.

وفى إطار التعاون المشترك بين المكتبة ومديرية التربية والتعليم فى محافظة الإسكندرية قامت المكتبة بدعوة المدرسين المهتمين بهذا النشاط إلى حضور تدريب مجانى تنظمه المكتبة ليساعدهم على تأهيل تلاميذهم للإستفادة من المعرضين.



We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
KIA WALEED	454	3/02/2004
PATMOS SINATOR	430	10/02/2004
PACIFIC SINATOR	82W	17/02/2004
AL WAJBA	254	24/02/2004
AL MARIYAH	870	02/03/2004

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

تأمين الميناء ضد النهب والسرقة



ربان / مدحت خلوصى

يشمل إصطلاح "النهب والسرقة" فى عموميته سرقة ونهب المعدات والأدوات والتموينات من المخازن وسرقة النقود من خزينة الطاقم وسرقة أمتعة الركاب والأنواع الأخرى من السرقات بالإضافة إلى سرقة البضائع. إلا أن إهتمامنا هنا ليس بسرقة تموينات ومخازن ونقود وأمتعة الطاقم حيث أن هذا النوع من السرقات ضئيل القيمة كما أن كل شخص مسئول عن المحافظة على أمتعته ونقوده ولما كانت الغالبية العظمى للسرقات التى تحدث فى الميناء أو على السفينة تهدف إلى سرقة البضائع لذلك سنخصص هذا الجزء لبحث أكثر الأفعال غير المشروعة والشائعة والمهددة للنقل البحرى وهى سرقة ونهب البضائع لما لها من آثار إقتصادية على النقل البحرى.

وسرقة البضائع هى أقدم أنواع السرقات التى تجرى على السفن كما أنها أكثرها شيوعاً وتحدث هذه السرقات فى الموانى سواء إذا كانت السفينة راسية على مخطافها بالميناء أو إذا كانت رابطة على الرصيف. وهذا النوع من السرقة نظراً لكبر حجم المسروقات الناشئة عنه له تأثيره على إقتصاديات نقل البضائع. وتعانى شركات التأمين على البضائع المنقولة بحراً من التعويضات والمبالغ الضخمة التى تتكبدها سنوياً والتى تؤدى إلى المؤمن لهم الذين أصابتهم خسارة ناشئة عن سرقة ونهب بضائعهم. وتتراوح السرقات فى حجمها بين السرقات الصغيرة أو النهب لأصناف صغيرة من البضائع إلى السرقات الكبيرة المنظمة التى تشمل حاوية أو عدد من الحاويات وهى تلك التى تكون سرقات كبيرة منظمة.

وقد بلغت نسبة السرقة والنهب وعدم التسليم للبضائع المنقولة بحراً حوالى ٢٠٪ من خسائر البضائع. وعلى الرغم من عدم وجود سجل دقيق بحصر سرقات البضائع حول العالم إلا أنها قد قدرت بالعشرات وربما بالمئات أو بلايين الدولارات سنوياً.

أسباب سرقة البضائع

ترجع أسباب سرقة ونهب البضائع فى الميناء إلى الأسباب الثلاثة الآتية:-

أ- الفوضى CONFUSION

ب- التآمر CONSPIRACY

حـ- الطرف المشترك

أولا: الفوضى

الفوضى تعنى النشاط غير المحكم أو غير المسيطر عليه، وبمعنى آخر عدم وجود السيطرة والإحكام. هذه الفوضى عند تواجدها فى أى نقطة من نقاط النقل من شأنها أن تكون سبباً من الأسباب المساعدة على السرقة. حيث قد تتواجد هذه الفوضى على السفينة أو فى المخزن أو فى أى منطقة من مناطق التوزيع وللفوضى أسباب، هذه الأسباب هى:

أ- العشوائية

وتنشأ العشوائية عند عدم إتخاذ الإحتياط والتدابير الواجبة لمنع والحيلولة دون السرقة. حيث أن هناك من الأشخاص من يتكرر دخولهم ومغادرتهم لنقطة من نقاط عملهم بسبب ظروف عملهم مثل الموظفين الدائمين، العمال العرضيين طاقم وركاب السفينة، عمال الإصلاح، الأشخاص الخدميون (ممولو السفينة) سائقو المركبات، مناولو البضائع. وبسبب تكرار دخول هؤلاء الأشخاص وخروجهم من نقاط عملهم لا يهتم رجال الأمن بإتخاذ التدابير اللازمة فى مواجهتهم فيصبحون سبباً من الأسباب المساعدة على سرقة البضائع من الميناء.

وتعد لحظة إنصراف عمال الشحن أو التفريغ من السفينة أو من الميناء من اللحظات التى تتسم بالفوضى حيث يتكدس عدد كبير من عمال الشحن والتفريغ عند نقطة المغادرة سواء نقطة مغادرة السفينة أو نقطة مغادرة الميناء (أبواب الميناء) خاصة عند خروجهم جميعاً من باب واحد. كما نتصور ذلك لحظة دخول هؤلاء العمال من باب الميناء حيث يمكن أن يتسرب أو يتسلل أثناء هذه اللحظة أشخاص غير مصرح لهم بالدخول.

زوار السفينة مثل التجار الذين يصعدون على السفينة لترويج تجارتهم، هؤلاء أيضاً يمكنهم إخفاء مسروقاتهم داخل بضاعتهم. عمال إصلاح وصيانة السفينة لحظة إنصرافهم من السفينة يشتركون فى الفوضى حيث يمكنهم إخفاء المسروقات ضمن متعلقاتهم. كما قد يكون السارق من طاقم السفينة حيث سيترتب على العشوائية عند الخروج إخفاء المسروقات ضمن متعلقاته الشخصية.

ب- الفوضى بسبب حركة معدات النقل

هناك نقاط معينة للنقل يحدث فيها هذا النوع من النشاط غير المحكم وغير المسيطر عليه هذه النقاط هى بالقرب من جانب السفينة بالقرب من المخازن بالقرب من عربات السكك الحديدية وبالقرب من أبواب الميناء حيث أن تكدس عربات النقل بالقرب من هذه النقاط تنشأ عنه لحظات عدم تحكم وسيطرة تحدث خلالها عمليات السرقة.

كما أن الفوضى الناشئة عن وجود عدد من عربات الشوكة Forklift داخل السفينة أو داخل مخزن البضائع تنشأ عنه فوضى تسبب إرتكاب السرقة.

هذا بالإضافة إلى وجود العائمات رابطة على جانب السفينة تساعد على تسريب المسروقات إلى العائمات. كما أن وجود عربات السكك الحديدية بالقرب من أماكن تداول البضائع يسبب سهولة سرقة البضائع.

حـ- الفوضى بسبب كثرة المستندات

كلما كثرت المستندات المطلوبة والإجراءات المطلوبة عند نقاط النقل كلما نشأت الفوضى إذ تحدث السرقة أثناء الإنشغال بفحص المستندات ومن هذه المستندات المستندات المتعلقة بأجرة النقل وعقود النقل وإختلافها مثل (سند الشحن، منافستو البضائع، تصريح السائق، خطاب الضمان) وغيرها من المستندات.

ثانياً: التآمر

التآمر هو إتحاد أو إشتراك شخصين أو أكثر لإرتكاب جريمة أو فعل من الأفعال التى يجرمها القانون. والتآمر من أجل سرقة البضائع ونهبها يحدث كثيراً سواء على ظهر السفينة أو داخل المخازن. ويحدث التآمر على سبيل المثال على ظهر السفينة بين (سائق الونش) ويسمى الوناش وعمال الشحن أو التفريغ حيث يتفق الوناش معهم على أرجحة شكة البضائع فتصطدم بحجاب العنبر وتتساقط الصناديق وتتناثر محتوياتها وعندئذ يقوم العمال بسرقة مايستطيعون إخفاءه داخل متعلقاتهم الشخصية. وقد وقعت هذه الواقعة على مرءى منى عندما كنت أعمل كبير ضباط على إحدى السفن أن تعمد الوناش صدم شكة البضائع المعلقة بحافة العنبر لتتكسر الصناديق التى داخل الشكة وكانت صناديق بها زجاجات من الويسكى وأحضروا دلواً ووضعوه أسفل الشكة ليتسرب الويسكى إلى الدلو الذى شرب منه الجميع. كما قد يتم التآمر بين سائق السيارة أو سائق العائمة مع الموظف المعهد إليه بمراجعة البضائع أو بين مشغل العربة الشوكة والمشرفين وتآمر أى طرف من هؤلاء مع رجال الأمن على سرقة البضائع عندما يتسم مناخ النقل والتداول للبضائع بالفوضى.

د- الطرف المشترك

الطرف المشترك فى معظم عمليات سرقة البضائع والذين هم دائماً طرفاً فيها وطرفاً فى التآمر هم طائفة سائقى عربات النقل غير الأمينين ذلك أن سرقة البضائع تحدث فى طريق أو آخر من طرق النقل مثل النقل من وسيلة النقل إلى المخزن أو من المخزن إلى وسيلة النقل أو من السفينة إلى وسيلة النقل حيث أن أغلب حالات السرقة تحدث فى وسيلة النقل ذاتها أو داخل الحاوية وذلك بمعلومية وتعاون وإشتراك سائق سيارة النقل غير الأمين.

عناصر تأمين البضائع

من أجل ضمان سلامة البضائع والحفاظ عليها وتأمينها من السرقة هناك عنصران أساسيان يمكن الإعتماد عليهما لتأمين البضائع داخل الميناء. هذان العنصران هما التأمين المادى والتأمين التجهيزى للبضائع.

١- التأمين المادى

ويشمل التأمين المادى أو التأمين الطبيعى للبضائع داخل الميناء التدابير التى يتم إتخاذها داخل الميناء وحوله وداخل السفينة وحولها أو فى الإنشآت البعيدة عن الساحل. ويتم حماية وتأمين الميناء بعمل أسوار حوله لمنع خروج المسروقات ومنع هروب السارق وإرغامه على الخروج من الأبواب المؤمنة. كما يتعين تخصيص عدد معين من الأبواب لخروج عمال الشحن والتفريغ والموظفون الدائمون والأشخاص الذين يتصل عملهم بتداول البضائع وتخزينها.

ولما كان أمن الميناء هو المسئولية الرئيسية التى تقع على سلطات الميناء لذلك يتعين على سلطات الميناء إنارة الميناء وإنارة جميع الساحات إنارة جيدة. وتزود المناطق غير المرغوب دخول أشخاص إليها بأنظمة للتحذيرات تعطى إشارة تحذيرية عند دخول الأشخاص غير المرغوب فيهم إليها. أما الأشخاص الذين يعملون داخل هذه المناطق يزودن بمفتاح يبطل عمل التحذير عند دخولهم. كما يجب عمل أنظمة لإغلاق المخازن ووضع عدسات فى جميع ساحات الميناء مع وجود غرفة مراقبة بها شاشات تظهر عليها جميع الساحات والمخازن. وهذا النظام المتبع للمراقبة تستعمله المحلات التجارية الكبرى وفى حالة إكتشاف أى سارق على الشاشة يتم إغلاق المحل بإستعمال أنظمة الإغلاق ويتم القبض على السارق. وتزود مداخل ومخارج الميناء والمخازن بعدسات تظهر الأشخاص عند دخولهم وخروجهم من الأبواب، كما تزود الأبواب بأجهزة إكتشاف لعمليات السرقة. ويزود الميناء بساحة لوقوف السيارات الخاصة خارج سور منطقة تداول البضائع.

٢- التأمين التجهيزى.

من أبسط الطرق المعروفة لتأمين مداخل ومخارج الميناء، تجهيز الأبواب برجال أمن على مستوى عال من التدريب يمكنهم التعرف على الأشخاص المخالفين. ومن أساليب التأمين التجهيزى عدم السماح لأى شخص أياً كان بدخول الميناء مالم يكن له عمل داخل الميناء أو لديه سبب للدخول إلى الميناء. ومن أجل تحقيق هذا الهدف لا يسمح لأى شخص بدخول الميناء

مالم يقدم بطاقته الشخصية أو أن تعطى سلطات الميناء أو أمن الميناء الشخص المصرح له بالدخول بطاقة تمييز (باج) يحمل إسمه وصورته ووظيفته فى الميناء، بحيث يعلق هذه البطاقة على صدرة أثناء تواجده داخل الميناء وبذلك يسهل على رجال أمن الميناء تمييز هؤلاء الأشخاص، كذلك الأمر لزوار الميناء أما بالنسبة لأطقم السفن فيحملون تصريحاً بزيارة البر Shore leave pass يسمح لهم بالنزول من السفينة والخروج إلى خارج الميناء، كما يسمح لهم بالعودة إلى سفنهم ولا يصرح لبحارة السفن بالوصول إلى سفنهم أو مغادرتها بدون هذا التصريح الصادر من السلطات.

والتأمين التجهيزى كما سبق لنا ذكره يشمل تزويد الميناء بطاقم أمن مدرب تكون مهمتهم فحص المستندات اللازمة لدخول الأشخاص والبضائع كذلك فحص المستندات المتعلقة بالسماح بخروج البضائع. كما يشمل التأمين التجهيزى تفتيش الأشخاص والسيارات وعربات النقل قبل خروجها من الميناء، وتفتيش الحاويات والسيطرة على المرور داخل الميناء لتجنب فوضى تكدس السيارات وحراسة المخازن وحراسة السفن والبضائع على الأرصفة. كما تكون مهمة رجال الأمن منع الأنشطة الإجرامية داخل الميناء وتطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بأمن الميناء.

إجراءات تأمين البضائع والسيطرة عليها

يقول الحكماء أن الوقاية خير من العلاج لذلك فالهدف من التأمين المادى أو التأمين التجهيزى هو منع أعمال النهب والسرقة قبل وقوعها. وإن وقعت يتم القبض على الجانى قبل إفلاته بالمسروقات. على ذلك تتلخص إجراءات تأمين البضائع والسيطرة عليها فى إتخاذ الإحتياطات الآتية:

١- المراقبة

أهم إجراء لتأمين البضائع والحفاظ عليها من النهب والسرقة هو تجهيز مداخل ومخارج الميناء، ولذلك مداخل ومخارج وساحات المخازن وساحات تخزين البضائع والحاويات بكاميرات تليفزيونية تمكن طاقم الأمن من مراقبة الأبواب والساحات والمخازن طوال اليوم. هذا بالإضافة إلى تواجد رجال أمن بهذه المناطق بحيث عند الإشتباه فى شخص معين بواسطة شاشات المراقبة تخطر غرفة المراقبة رجل الأمن القريب من المكان للقبض عليه متلبساً بالسرقة. كما يمكن أن يحدث العكس إذا إشتبه رجل الأمن فى المكان فى شخص معين يخطر غرفة المراقبة لمتابعته مع إفساح المجال أمامه للقبض عليه فى حالة تلبس.

٢- التحزيم والتغليف الجيد للبضائع

لاشك أن التحزيم والتغليف الجيد والمناسب لنوعية البضائع له أثر كبير فى مساعدة رجال الأمن على حراسة البضائع وتأمينها. حيث أن عدم التغليف الجيد وعدم التحزيم المناسب للبضائع يشجع لصوص البضائع على السرقة وتسهل لهم فتح الأغلفة أو تمزيقها لسرقة ماتحتويه من بضائع. كما أنه من ناحية أخرى يسبب سوء التغليف والتحزيم تعريض الأغلفة للتلف وظهور محتوياتها وهذا يؤدى إلى تسهيل سرقة البضائع. إذا أضفنا إلى التحزيم والتغليف الجيد للبضائع تداول البضائع بعناية وحرص لامكن تجنب تلفها وبروز محتوياتها. لذلك يتعين التأكد من كفاءة تغليف وتحزيم البضائع وتغليف كل نوع من أنواع البضائع وتعبئته فى العبوة المناسبة لحمايته والمحافظة على ما بداخله.

٣- مواقف السيارات

تواجد السيارات الخاصة بالقرب من ساحات تخزين البضائع أو بالقرب من السفن أو المخازن يسبب تكدس السيارات فى هذه المناطق كما أنه من ناحية أخرى يسبب الفوضى ويمكن اللصوص من إخفاء المسروقات داخل سياراتهم الخاصة. لذلك تجنباً لتكدس السيارات ومنعاً لتسهيل سرقة البضائع تجهز الموانى بمواقف للسيارات الخاصة تخصص لوقوف السيارات داخلها. وتنشأ هذه المواقف خارج حدود ساحات تخزين ومناولة البضائع وخارج أسوار ساحات البضائع.

٤- إستبعاد المشتبه فيهم

قبل منح تراخيص دخول الميناء يجب التحرى عن الأشخاص الذين يطلبون زيارة الميناء. كما يجب التحرى عن الأشخاص الذين سيصرح لهم بالعمل داخل الميناء، كما يستبعد الأشخاص المشتبه فيهم من العمل أو التواجد أثناء العمل وأثناء تداول أو تخزين البضائع. ويتطلب ذلك التحرى الكامل عن العمال والأشخاص المصرح لهم بالتواجد فى مكان العمل.

٥- التحقيق الفورى

يسبب التأخير فى إتخاذ إجراءات التحقيق والتى تشمل التفتيش والمعاينة إفلات السارق. لذلك يتعين على السلطات بمجرد القبض على السارق التحقيق معه وعدم التراخى فى إتخاذ إجراءات التحقيق والتحرى وتفتيش المتهم ومعاينة مكان السرقة فور وقوعها بسرعة وبكفاءة لتجنب إفلات السارق.

٦- طاقم حراسة كفؤ

أطقم الحراسة هى العين الساهرة على البضائع والمحافظة على سلامة وأمن منشآت الميناء. لذلك تزود الموانى بأطقم حراسة مدرب لتأمين الميناء والحفاظ على أبنيته وتكون مهمته فحص الأبنية وساحات التخزين ونقاط الدخول والخروج والشوارع والممرات، والمركبات.. إلخ لمنع السرقة أو إخفاء المسروقات.

٧- إنشاء أنظمة لإكتشاف السرقة

تزود المخازن على وجه الخصوص بأنظمة لإكتشاف دخول الأشخاص خلسة إلى مخازن البضائع وتعمل هذه الأجهزة بنظام التحكم عن بعد حيث أن الأشخاص المصرح دخولهم فقط يمكنهم الدخول بمفاتيح معينة لإبطال الإنذار أما ماعدا ذلك من الأشخاص عند دخولهم إلى المخزن يعطى المخزن إنذاراً صوتياً. أو إشارة ضوئية على لوحة الإكتشاف بغرفة المراقبة تبين المكان المتواجد به السارق.

٨- التأمين الجيد لأنواع معينة من البضائع.

هناك أنواع معينة من البضائع أظهرت الإحصائيات إرتفاع حالات السرقة بالنسبة لها، لصغر حجمها وإرتفاع ثمنها وعلى ذلك يسهل سرقتها وإخفائها وأمثلة ذلك. العطور (البرفيوم) ومعدات الكمبيوتر، والآلات الحاسبة.

وهناك أنواع أخرى من البضائع تمثل درجة عالية من الخطورة وهذه هى بعض الأنواع من البضائع الخطرة المسموح تخزينها داخل الميناء. جميع هذه الأنواع والأصناف تتخذ من أجل تأمينها حراسة وإجراءات مشددة.

٩- مراجعة وفحص الأشياء الخارجة من الميناء

بالرغم من كافة الإجراءات والإحتياطات السابق لنا ذكرها إلا أن نجاح عملية تأمين البضائع لن تتحقق بدون مراجعة وفحص للبضائع والأصناف الخارجة من الميناء.

أخبار من فوق السحاب

نظام أمنى للمطارات المصرية

يجرى تنفيذ مشروع نظام أمنى متكامل فى ٦ مطارات مصرية، وإنشاء مراكز مراقبة أمنية بهذه المطارات وربطها بوزارة الطيران المدنى، وذلك بغرض مراقبة دخول وخروج المسافرين والعاملين والحقائب والبضائع والطائرات، ويتيح هذا النظام مواجهة كل ما يحدث فى جميع المطارات من مكان واحد عن طريق إستخدام شبكة معلومات متصلة بكاميرات مراقبة.

خسائر شركات الطيران العالمية

جاء فى تقرير المدير العام للإتحاد الدولى للنقل الجوى أن خسائر شركات الطيران العالمية بلغت قيمتها ٦,٥ مليار يورو، علاوة على ٤ مليارات أخرى خسرتها فى الخطوط الداخلية، وقد سبق أن سجلت الشركات العالمية فى العامين الماضيين خسائر وصلت إلى ٢٥ مليار دولار.

شركة طيران منخفضة التكاليف

تأسست شركة طيران منخفضة التكاليف فى الإمارات لتبدأ عملها خلال شهر فبراير الجارى، وتعتبر هذه الشركة ثانى شركة طيران منخفضة التكاليف بعد إنشاء شركة "العربية" فى أكتوبر الماضى، وتقدم الشركة الجديدة أسعار موحدة لتذاكر الرحلة.

ثالث مطار مدنى فى مصر

صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المصرى بأنه قد بدأ العمل فى إنشاء ثالث مطار مدنى فى مصر تستغرق إقامته ٤٢ شهراً ويستوعب ١١ مليون راكب سنوياً، ويعتبر ثالث مطار للعاصمة المصرية، وذلك لمواجهة مطالب المستقبل التى تتزايد فيه حركة النقل الجوى.

مصر للطيران تتعامل بالانترنت

يتم لأول مرة التعامل بواسطة الإنترنت مع خطوط الطيران، ويتيح هذه الخدمة الجديدة متابعة خط سير أى رحلة، وتحديد مكان الطائرة على الإنترنت، هذا علاوة على أنه يمكن للراكب وهو فى منزلة إستخراج تذكرة طائرته وإختيار مقعده وتحديد طراز الطائرة.
وقد أكد الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المصرى أن عام ٢٠٠٤ سيشهد نقلة حضارية فى مطار القاهرة الدولى والخدمة على خطوط مصر للطيران.

٣٠٠ طائرة يحتاجها العالم العربى

يقدر خبراء الطيران أن العالم العربى فى حاجة إلى ٣٠٠ طائرة خلال السنوات الخمسة عشر القادمة، وتقدر قيمة هذه الطائرات بثلاثين مليار دولار.

تشغيل مطار بورسعيد

قرر الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد بدء تشغيل مطار بورسعيد الدولى بغرض تنشيط تجارة الترانزيت لخدمة مستثمرى المناطق الصناعية بالمحافظة التى يرتفع عدد مشروعاتها خلال العام الجارى إلى ٣٣٨ مصنعاً بتكلفة إستثمارية ٩٣٢ مليون جنيه.

حصيلة جمارك مطار القاهرة الدولى


صلاح صوفى


حسن خطاب

صرح حسن خطاب وكيل الوزارة لشئون الجمارك بمطار القاهرة الدولى رقم ٢ بأن حصيلة الجمارك بلغت ٢٥ مليون جنيه العام الماضى، وقد نجحت جمارك المطار فى إحباط ٥٠ محاولة تهريب، ووصلت إيرادات قضايا النقد إلى ٢,٥ مليون جنيه خلال العام المذكور. وقد أشار صلاح صوفى وكيل الوزارة لشئون المطار القديم. إلى أن حصيلة الجمارك بلغت حوالى ٢٧ مليون جنيه، حيث تم ضبط ٧١ قضية منها ٢١ محاولة تهريب أدوية طبية و ٣٧ قضايا تهريب

السحب المباشر لجميع البضائع
وتحويل الموانئ البحرية المصرية إلى موانئ لوجستية
مع توفير ٣٠٠ مليون دولار سنوياً للمستوردين

بقلم الأستاذ/ كامل محمد النجار - رئيس الجمارك الأسبق

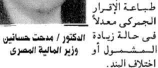
عندما يقتنع من بيده القرار أن أموال القطاع الخاص لها حرمة كحرمة المال العام، فيجب عليه ألا يتوانى عن وقف نزيف الخسائر التى قد يتعرض لها هذا القطاع وغيره . وإذا كانت الحكومة تعمل جاهدة على ترشيد إنفاق العملة الحرة للمحافظة على سعر الصرف . يكون من الأولى منع إلقائها بالبحر، نعم بالبحر لأن غرامات الحاويات تدفع دون عائد على البلاد .

هل يمكن أن يتصور أى إنسان أن غرامات الحاويات التى تسدد إلى الخطوط الملاحية الأجنبية تصل إلى ٣٠٠ مليون دولار سنوياً! بطبيعة الحال، يتحمل المستهلك المصرى (صاحب المال العام) فرق سعر السوق السوداء، لأن المستورد لا يستطيع الحصول عليها من المصارف أو شركات الصرافة إذ لا سلطان لأحد على أى من الجهتين ولا توجد تعليمات ملزمة لها. وإذا فكر أى مستورد أن يتقدم بالشكوى لأى جهة، سيضيع وقت أغلى من فرق السعرين لأن عداد الغرامات لن يتوقف لحين تدبير الدولار بالسعر المعلن.

هذا واقع يعلمه الكثيرون والسبب هو كثرة التوقيعات اللازمة لإتمام الإجراءات الجمركية مما يضيع الوقت، والحل أيسر مما نتصور وهو أن تتولى مصلحة الجمارك تجهيز جميع المواقع الجمركية بحاسبات آلية متقدمة بدلاً من الحاسبات ذات القدرات البسيطة المستخدمة حالياً مع ربطها بشبكات إتصال فائقة السرعة ، ولن تتعدى هذه التكلفة بأى حال ٥٪ خمسة بالمائة من الـ ٣٠٠ مليون دولار التى تهدر سنوياً من الثروة المصرية بسبب طول زمن إنتهاء الإجراءات الجمركية .

ونحمد الله أن لجنة تطوير الجمارك قد أعدت المعلومات الجمركية وتم إدراجها بالحاسب الآلى فأصبح قادراً على القيام بجميع الأعمال الجمركية اللازمة لإتمام الإجراءات على جميع الواردات والصادرات وإحتساب الضرائب والرسوم بل وخصمها بطريقة إلكترونية من الحساب الجارى للمتعامل دون المرور بصراف الجمرك أو صراف البنك، وتحديد المستندات والأعمال المطلوبة للإفراج عن البضاعة أو السماح بتصديرها وذلك بمجرد إدراج بيانات الرسالة بالحاسب الآلى سواء تم ذلك بمعرفة موظفى الجمارك أو بمعرفة مندوبى أصحاب الشأن ، ويحدث ذلك فى الواقع فى ميناء السخنة وفى المركز الضريبى النموذجى تحت ما يسمى "الإفراج المسبق" . وسبق أن صدر قرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٧ فى ذات الخصوص ، ولكن إستجابة لرغبة أصحاب المصالح تعطل تنفيذ القرار لأجل غير مسمى !!

بعد سداد الضرائب والرسوم فى خزينة الجمارك أو فى المصرف أو خصمها إلكترونياً من الحساب الجارى، يصبح دور مأمور التعريفة هو مراجعة المستندات ومعاينة البضاعة بنسبة عشوائية فى حدود ١٠٪ ويتم مطابقتها على الفواتير وبيان التعبئة من حيث الصنف والكمية. فإذا وجدت مطابقة، يتم التوقيع وتحجز جميع المستندات ويسلم صورة إذن الإفراج إلى صاحب الشأن، أما إذا وجدت النسبة غير مطابقة، يطابق الجميع على بيان التعبئة فى نفس اليوم أو فى اليوم التالى على الأكثر ويتم إعادة طباعة الإقرار الجمركى معدلاً فى حالة زيادة المشمول أو إختلاف البند.



الدكتور / مدحت حسانين
وزير المالية المصرى

هذا الإقتراح قابل للتنفيذ فوراً فى حالة الأصناف التى لا تخضع لمعاينة الجهات الرقابية وأيضاً تلك التى تخضع ولكن يمكن الإفراج عنها تحت التحفظ بعد سحب العينات. ويا حبذا لو تم التنسيق بحيث يتم سحب العينات وقت معاينة الجمرك كسباً للوقت كما يحدث فى ميناء السخنة.

أما الأصناف التى لابد من بقائها مخزنة حتى تظهر نتيجة الفحص، فهذه يمكن نقلها من الباخرة مباشرة إلى أحد الموانى الجافة أو المستودعات الجمركية الخاصة بعد سداد الرسوم بصفة أمانة أو بعد تقديم ضمان يقبله الجمرك بقيمة الرسوم الجمركية أثناء النقل. على أن يتم تفريغ مشمول الحاويات فور وصولها الميناء الجاف أو المستودع الخاص أو إعادة تستيفها بحاويات فارغة خالصة الرسوم ملك الميناء الجاف تبعاً لرغبة صاحب البضاعة، وفى الحالتين يتم إعادة الحاوية الفارغة للباخرة إما فارغة أو مملوءة بالبضائع المصدرة، ومهما طالت فترة إنتظار نتيجة الفحص أو التحليل، فلن يتحمل المستورد سوى مقابل التخزين بالجنيه المصرى، ويدعم هذا الإقتراح إتجاه لجنة تطوير الجمارك إلى الأخذ بنظام الخط الأخضر بما يعنى إمكان الإفراج بدون معاينة.

وإذا علمنا أن نظام الإفراج المسبق السابق الإشارة إليه يسمح بإتمام الإجراءات بالمركز النموذجى بمدينة نصر بالقاهرة قبل وصول الباخرة لأى ميناء بحرى، يكون من الأولى تطبيقه بمراكز خدمة نموذجية يا حبذا لو أقيمت خارج جميع الموانى بعد إستلام إذن التسليم وقبل تفريغ البضاعة، وفى هذه الحالة سيتم التفريغ على وسائل النقل من أوناش الباخرة مباشرة أو من "الكالمر" على وسائل النقل فى الساحات المخصصة للمعاينة مما يؤدى إلى خفض تكلفة التداول، وتصبح جميع البضائع قابلة للسحب المباشر وتتحول الموانى المصرية إلى معابر للبضائع وتخصص المخازن للأعمال اللوجستية.

المهندس / حمدى الشايب
وزير النقل المصرى

يتطلب الإقتراح إدراج أسعار جميع الرسائل بالحاسب الآلى وليكن ذلك بمعرفة مندوب أصحاب الشأن، على ألا يعتد بالأسعار غير المدرجة بالحاسب الآلى وأن تقتنع المواقع الجمركية بما جاء بدليل الإجراءات المطورة من حيث قبول الفواتير الموثقة على مسئولية أصحابها مع التركيز على المراجعة اللاحقة بالنسبة للرسائل التى يرى أن أسعارها متدنية ولاشك أن وجود قاعدة بيانات أسعار بالحاسب الآلى سيعاون كثيراً فى مراجعة الأسعار وتوحيد المعاملة فى جميع المواقع، حبذا لو أتيح لجميع المتعاملين الإطلاع عليها بدلاً من قصرها على البعض!!

وللرد على أصحاب المصالح الذين لا يرضيهم هذا الإقتراح أقول أن قاعدة بيانات الأسعار مبوبة تبعاً لبنود التعريفة الجمركية ومن ثم إذا أتيح الإطلاع عليها للمتعاملين ستصبح مرجعاً للبند والسعر. أما الأصناف الجديدة التى ترد لأول مرة، فهذه يمكن الإستفسار عن بندها من الإدارة العامة للتعريفات، وبهذا نضمن سلامة تطبيق البند والسعر ثم أقول لجبهة المعارضة إن إتفاقية الجات تنص على أن تكون المقارنة بأسعار الرسائل المطابقة التى وردت فى وقت معاصر وفى حالة سبق ورود أكثر من رسالة مطابقة تكون المقارنة بأدنى القيم، فهل مأمور التعريفة الذى يعتمد على صور فواتير قابلة للنزاع من الملف سيقوم بهذه المقارنة العادلة القانونية من تلقاء نفسه؟ أم سيقوم بها فقط عندما يرغب!!

يكمل هذا الإقتراح تكليف التوكيلات الملاحية بإدراج بيانات قوائم الشحن بالحاسب الآلى أو إرسالها إلى مصلحة الجمارك إلكترونياً بنظام EDI كسباً للوقت والجهد الضائع فى إدراجها بمعرفة العاملين بالجمارك.

ونرجوا أن تتفضل مصلحة الجمارك بإصدار تعليمات تحدد بوضوح أنواع المخالفات التى تخضع لكل مادة من مواد المخالفات بالقانون الجمركى والحالات التى تخضع لأية عقوبة وذلك كسباً للوقت الضائع فى التصعيد.

كيفية التمويل:-

لن تتكلف الميكنة أكثر من ٣٠ مليون دولار نصفها أجهزة والنصف الأخر برامج (Software) ولا ينقص مصلحة الجمارك حالياً سوى الأجهزة بعد أن تنازلت لها شركة السخنة مشكورة عن حق إستخدام البرامج الخاصة بها فى أى موقع جمركى. أى أن التمويل اللازم حوالى ١٥ مليون دولار فقط متضمناً لأعداد مناسبة من الموازين الأرضية الإلكترونية التى تساعد فى سرعة سحب الرسائل، ويمكن إقتراض المبلغ من المصارف المحلية من حصيلة الودائع الدولارية قصيرة الأجل التى يحصل موديعها على فائدة نصف بالمائة أو طويلة الأجل التى يحصل أصحابها على ٤,٥٪ إذا لم تغطى الودائع قصيرة الأجل التمويل المطلوب، ومع الأخذ فى الإعتبار أن القرض سيسدد من المبالغ التى سيتحملها المستوردون كمقابل خدمة بالدولار ، والتى سوف يتم خصمها أولاً بأول من مبلغ القرض، تكون التكلفة محملة بالفوائد لمدة سنة لن تتجاوز ١٦ مليون دولار .

يسعد أى مستورد أن يتجنب فاتورة التخليص المحملة بمبالغ عديدة تحت مسميات مختلفة غير معززة بمستندات،

بينما يرحب كل الترحيب بأن يسدد لمصلحة الجمارك بصفة رسمية من ٢٠ إلى ٣٠ دولار عن كل رسالة كمقابل خدمة السحب المباشر خلال يومين على الأكثر . ونأمل أن يقتصر التعامل مع مثمن ومدير تعريفة فقط وكلاهما قادر على القيام بجميع أعمال من هم أقل منهم خبرة .

من الناحية الإجرائية، تتولى البنوك فتح حساب بالدولار يمول من المستوردين بواقع ٢٠ إلى ٣٠ دولار عن كل رسالة ويعطى المستورد شهادة بذلك يقدمها لمصلحة الجمارك للمتابعة كما يحدث بالنسبة للمصاريف الإدارية التى يتم تحصيلها لحساب وزارة التجارة الخارجية.

عدد الرسائل السنوية يصل إلى ما يقرب من نصف مليون رسالة × ٣٠ دولار يتوفر لدينا ١٥ مليون دولار خلال السنة لو خفضنا المقابل إلى ١٥ دولار يسدد القرض فى عامين فقط. ولا ننسى عائد البيانات الإحصائية الدقيقة التى قد تغطى كامل التكلفة .

النتائج المترتبة على الإقتراح:

١- تحقيق رغبة الرئيس محمد حسنى مبارك فى إصلاح الجمارك وتوجهاته المتكررة فى هذا الشأن.

٢- الحصول على إحصائيات دقيقة وفورية للتجارة الخارجية لجميع السلع الواردة أو المصدرة تحت كافة النظم الجمركية بما يخدم الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ومركز معلومات دعم إتخاذ القرار ولجان التنسيق الضريبى وتحقيق توجيهات الرئيس محمد حسنى مبارك نحو إنشاء قواعد معلومات لتجارتنا الخارجية.

٣- الحصول على إحصائيات النقل البحرى والجوى والبرى بطريقة دقيقة.

٤- المتابعة الدقيقة لمشروعات التخزين والتصنيع بالمناطق الحرة العامة والخاصة والمناطق الإقتصادية ذات الطبيعة الخاصة مما يخدم الهيئة العامة للإستثمار ومحاربة التهرب الجمركى وغير ذلك من الأغراض.

٥-إختصار وقت إتمام الإجراءات على البضائع إلى أقل وقت ممكن بحيث لا يتحمل المستهلك غرامات حاويات أو مقابل خدمات التخزين أو الحراسة ولا ننسى خسائر المصانع التى يتأخر الإفراج عن مستلزمات الإنتاج المتعاقد على تصديره وتضطر للتصدير بالطائرة حتى تتجنب غرامات تأخير التوريد أو تخسر العميل نفسه.

٦- تحويل الموانئ البحرية إلى موانئ مفتوحة أو قريبة من ذلك مع إستغلال المخازن المتوفرة حالياً داخل الموانئ فى الأنشطة اللوجستية ويحقق فرص عمل وقيمة مضافة كبيرة وترحيب الشركات متعددة الجنسية بإقامة أنشطة بهذه الموانئ.

٧- إيجاد فرص عمل لخريجى شعبة الجمارك فى كليات التجارة بعد إعداد دورات تدريبية لهم متخصصة فى إدراج الإقرارات الجمركية.

٨- من المؤكد أن الخطوط الملاحية التى تمنح المستورد أسبوعين أو أكثر كفترة سماح بدون غرامات تكون قد رفعت النولون بما يعوض الغرامات ، وبالتالى من المنتظر أن تخفض أجور النقل إلى الموانئ المصرية.

٩- تخفيض الطلب على الدولار فى حدود مبلغ الغرامات بما يؤدى إلى تخفيض السعر أو إستقراره على الأقل.

١٠- التوسع فى إنشاء الموانئ الجافة لإستقبال الحاويات التى يرغب أصحابها فى تأجيل سداد الرسوم عنها أو التى يتقرر عدم الإفراج عنها إلا بعد وصول نتيجة الفحص، ويمكن لشركات الحاويات والتوكيلات الملاحية القيام بهذا النشاط لتعويض خفض الحصيلة الناتج عن سرعة سحب البضاعة من الموانى.

١١- معالجة المشاكل الناجمة عن تكدس الموانى بالبضائع المهملة.

١٢- إستيعاب أعداد كبيرة من العاملين فى عمليات المراجعة اللاحقة ونتوقع زيادة حصيلة الغرامات الجمركية عند إكتشاف أخطاء فى الإدراج . سواء بالنسبة للكمية أو القيمة أو غيرها.

١٣- قد يتطلب النظام أن تمتد ساعات العمل حتى الغروب وهذه فرصة لتشغيل العمالة الزائدة وردية ثانية.

١٤- من المتوقع زيادة معدلات التفريغ من البواخر مما قد يعود على التوكيلات الملاحية بمقابل كسب الوقت.

١٥- وإذا أصبح الإفراج عن جميع الرسائل تحت الشكة (سحب مباشر) ، فإنه لن يكون هناك داع لتحميل المستورد بمبالغ كبيرة تحت مسميات مختلفة مثل فرض غرامة نتيجة عدم تحقيق معدلات التفريغ بالرغم من وجود البضاعة أسفل عنابر الباخرة، أو تسديد مبالغ إلى شركات التخزين بحجة أن الرسائل معفاة من مصاريف التخزين رغم أنها لا تخزن أصلاً ولا يستحق عنها مقابل تخزين ، أو غير ذلك من المبالغ.

ومن المؤكد أن هناك نتائج أخرى يمكن تحقيقها بتطبيق هذه الإجراءات الميسرة.

ينقص التنفيذ عقد دورات تدريبية مكثفة للعاملين والمتعاملين لفترة لا تتجاوز شهر ولا أمانع من المشاركة فى القيام بها بدون مقابل.

وفق الله متخذ القرار لما فيه الصالح العام لمصرنا الحبيبة

تحت رعاية

الرئيس محمد حسنى مبارك

مساهمة فعالة لميناء شرم الشيخ لمجابهة أزمة الطائرة المنكوبة

عملية إنزال الروبوت الفرنسى إلى رصيف ميناء شرم الشيخ استعداداً لمهمته فى الأعماق

"لاتزال أزمة تحطم الطائرة "فلاش إير" الخاصة المصرية فى شرم الشيخ الشهر الماضى تلقى بظلال الشك والغموض فى التحقيقات التى تجرى عن مجريات الحادث بالرغم من الجهود المضنية التى بذلت من جانب السلطات المصرية فى المساهمة فى الكشف عن اسرار الحادث ومحاولة العثور على بقايا الطائرة المفقودة على سطح الماء وإن كانت هناك بعض الدلائل تشير إلى بقايا حطام وبقايا أشلاء وإن كانت صغيرة.

.. وفى هذا الصدد ومنذ إندلاع تلك الأزمة المتمثلة فى سقوط الطائرة على المنتجع السياحى الهادى فى شرم الشيخ بعد دقائق من إقلاعها .. فقد بذلت كافة الجهات جهوداً مضنية فى المساهمة سواءاً فى عمليات الإنقاذ أو كشف أسرار الحادث ولعل من تلك الجهات التى كان لها مشاركة فعالة فى المساهمة فى عمليات الإنقاذ والبحث والتنسيق مع فريق الإنقاذ الفرنسى فى هذا الصدد الجهود التى بذلت من جانب ميناء شرم الشيخ البحرى.

.. فمجرد وقوع الحادث كان لوزارة النقل دوراً فعالاً فى هذا الحادث فقد أصدر المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل تعليماته الفورية إلى اللواء/ صلاح الوليلى رئيس الهيئة بتكليف اللواء/ محفوظ طه مرزوق نائب رئيس الهيئة بالإنتقال فوراً إلى موقع الحادث ومتابعته لحظة بلحظة وتشكيل فريق عمل على مستوى عال يقدم كافة الخدمات والتسهيلات التى من شأنها تعمل على تكاتف كافة الجهات المعاونة فى هذا الصدد .. فقد تم رفع حالة الإستعداد القصوى داخل الميناء بتجهيز أرصفته لإستقبال الوحدات الفرنسية ومجموعة من الأوناش والقاطرات فائقة القوة التى صنعت خصيصاً للعمل فى الظروف البحرية القاسية.

.. كما تم تجهيز ٤ قاطرات إنقاذ مصرية تعمل فى أعماق بعيدة فضلاً عن الإستعدادت لإستقبال الميناء لسفينة المسح الفرنسى والغواصة الروبوت التى وصلت عبر إحدى موانئ البحر الأحمر تحت إستعدادات خاصة.

لواء بحرى محفوظ مرزوق نائب رئيس هيئة موانى البحر الاحمر فى ميناء شرم الشيخ يتابع الحدث مع الجانب المصرى

.. هذا وقد اتخذت موانئ البحر الأحمر مجموعة إحتياطات بالتعاون مع جهاز شئون البيئة لمنع حدوث أى تلوث قد يحدثه حطام الطائرة والجثث بالمنطقة.



لواء بحرى محفوظ مرزوق نائب رئيس هيئة موانى البحر الاحمر فى ميناء شرم الشيخ يتابع الحدث مع الجانب الفرنسى

.. على الجانب الأخر إستمرت مجموعة العمل التى شكلت فى هذا الصدد لمجابهة تلك الأزمة برئاسة اللواء/ **محفوظ طه مرزوق** طوال فترة الإنقاذ والبحث وقدمت العديد من أوجه التنسيق والتعاون مع الجهات المعنية سواء مع الجانب المصرى أوالفرنسى على حد سواء بتقديم كافة التسهيلات وإتخاذ الإجراءات اللازمة لمحاصرة أى تلوث محتمل .. هذا إلى مشاركة سيادته فى حفل التأبين الذى أقيم خصيصاً وتمثل فى إلقاء باقات الورود فى مكان الحادث.

.. هذا وتبذل هيئة موانى البحر الأحمر من خلال موانيها كافة الجهود لمجابهة أية أزمة طارئة تحدث بإعلانها درجة الإستعداد القصوى طوال العام .. ولعل تلك الأزمة ليست الأولى التى تواجهها تلك الموانئ .. فهى فى حالة مواجهة مستمرة لأزمات تكاد تحدث طوال العام .. وأن فريق العمل داخل تلك الموانى برئاسة اللواء/ **صلاح الوليلى** رئيس الهيئة ونائبة الذى يتحرك فى كافة المواقع لمجابهة الأزمات لهو دليل قاطع بأن اللواء/ **محفوظ طه مرزوق** هو رجل المهام الصعبة داخل موانى البحر الأحمر.



الكمبيوتر الشخصي المحمول " Smart Tetra Smart "... بكل بساطة

تعد شركة LOGIC INSTRUMENT الرائد الأوروبى فى تصنيع الكمبيوتر الشخصى المحمول الصناعى، وقد أعلنت الشركة عن إصدار الكمبيوتر الجديد "TETRASmart" . إن الطلب المتزايد على الوظائف الجديدة فى مجال المعلوماتية(معالجة آلية للمعلومات) الصناعية جذب شركة LOGIC INSTRUMENT لإعطاء الـTETRASmart المميزات التالية:



* من ثلاث إلى خمس فتحات طويلة /ISA PCI فى اللوحة الأم لتركيب كروت إضافية يسهل الوصول إليها .
* حفظ الكروت بجميع أحجامها على ثلاثة محاور.
* نظام للتهوية يجنب حدوث أية مخاطر خاصة بالسخونة.
* أحجام مثالية ملحقة بالخزانة من أجل الإستعمالات المتغيرة فى البيئات الصعبة.

الإمكانيات والخصائص والوظائف ذات وسائل إعلامية متعددة بفضل الإختيار الدقيق لعناصر الجهاز: معالج بيانات Intel Pen-tium IV ، كارت صوت AC97 مع عدد ٢ سماعة مدمجة، 16Mo ذاكرة تليفزيونية DDR، كارت شاشة Open GL ، قرص صلب (هارد ديسك) ultra ATA 100 ، كارت شبكة ١٠ قاعدة T100 قاعدة TX مع كارت شبكة مزدوج. شاشة TFT SXGA خمس عشرة بوصة تتميز بنقاء صورة وسهولة قراءة لا مثيل لها . لوحة مفاتيح متصلة أو غير متصلة بحيث تتوافق مع جميع الحالات.بالإضافة إلى هذه المميزات فإن TETRASmart لديه إمكانيات أخرى طالما أنه يمكن تقديمه بقرص صلب (هارد ديسك) قابل للنقل وتغذية AC/DC أو قارئ PCMCIA مع إختيار بين ثلاثة إختيارات سلبية PCI أو /ISA PCI مختلط بحيث يسمح للمستخدم أن يكيف الشكل الخارجى حسب إحتياجه. إما إمكانية تعديل TETRASmart تفتح أمامه الأبواب للعديد من الإستعمالات فى قطاعات الصناعة (الإتصالات ، القطاعات السمعية والبصرية، الإنشاءات ذاتية الحركة، إلكترونيات الطيران ..) بالإضافة إلى القطاعات العسكرية . وقد إختارت بالفعل تلك القطاعات تشكيلة TETRA وفضلتها على غيرها . بعض الأمثلة : صيانة وبرمجة الإنسان الآلى المستخدم فى المصانع، نقل البيانات بدون أسلاك ، تحليل الإشارات العسكرية ، الإختبار ، معالجة وتسجيل الصور التليفونية الديناميكية ، تحليل بروتوكولات الإتصالات التنفيذ ، فى الإبحار والعديد من الإختبارات فى الوقت الحقيقى .

أما قطاعات البيئة والكيمياء فقد أظهرت هى الأخرى إهتماماً واضحاً للـ TETRASmart فى إطار الإستعمالات المتصلة بمعالجة وإقتناء البيانات أو التحليل السمعى أو الإهتزازى

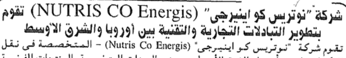
هندسة هيدروليكية لتفادي غمر المياه

سوف يسمح تنفيذ نفق أرضى بطول ٢٣٠م لسكان مدينة مويوفر Moyeuvre القديمة التى تضم المناجم بأن يتجنبوا تكرار غمر المياه لأراضيهم. ويتمثل الهدف فى خفض مستوى المياه الجوفية بمقدار خمسة أمتار حيث يتم بعد ذلك تفريغ المياه عن طريق قناة منحدرة لنزح المياه تصب فى نهر الأورن Orne على بعد ٤٥٠ متراً . وتقع مدينة مويوفر الكبرى شرقى فرنسا فى قطاع موسيل Moselle وتضم منجم حديد تم وقف العمل به بصورة نهائية عام ١٩٧٧ وأدى وقف عملية تفريغ المياه بمضخات - نتيجة هجر المالك القديم (ساسيلور Sacilor) للموقع - وكذلك إنسداد الأنفاق القديمة عام ١٩٩٨ إلى نتائج خطيرة للسكان حيث تغمر المياه بصورة منتظمة العديد من كهوف المدينة التى تقع فى إقليم اللورين. ويرجع ذلك إلى أن المدينة مقامة حالياً فوق خزان أرضى ضخم يغذيه شريط طميى ويقدر حجمه بنحو ١٢٠ مليون م٣، وتتسبب تفاوتات مستواه فى هذه الظاهرة المتكررة ، وإتضح أن آبار الضخ ذات المعدلات الكبيرة التى تم حفرها على وجه السرعة عاجزة عن حل مشكلة غمر المياه المتكررة، حتى أن جزءاً من سكان الأحياء المنخفضة إضطروا إلى هجر مساكنهم التى أصبحت من ذلك الحين غير صحية.



شركة "نوتريس كو اينيرجى" (NUTRIS CO Energis) تقوم بتطوير التبادلات التجارية والتقنية بين أوروبا والشرق الأوسط

تقوم شركة "نوتريس كو اينيرجى" (Nutris Co Energis) - المتخصصة فى نقل التكنولوچيا بين أوروبا والشرق الأوسط - بتوزيع المعدات المتخصصة والمنتجات الفرنسية والأوروبية فى دول الخليج ودول الشرق الأدنى والأوسط ودول شمال أفريقيا ، وتمثل شركة "نوتريس كو اينيرجى" (Nutris Co Energis) قوة إقتصادية تضم مائة وأربعين شركة أوروبية تعمل فى الشرق الأوسط، ومن بين أفرع الشركة هناك :



"نوتريس كو بيوميديكال ودانتال" (Nutris Co Bio Medi-cal et Dental) و "نوتريس كو لابوراتورى وبروسيس كونترول" (Nutris Co Laboratory et Process Control) .

وقد فرضت "نوتريس كو بيوميديكال ودونتال" (Nutris Co Bio Medical et Dental) نفسها كالمتخصص الأوحد فى توريد تجهيزات المستشفيات . ويلبى هذا الفرع بالتحديد إحتياجات المستشفيات والعيادات هذا بخلاف التركيبات الأخرى الخاصة بمجال الطب من أجل تقديم أفضل العروض التى تتوافق مع النفقات والتكاليف . ومن أهم المعدات والتجهيزات المقدمة هناك الأدوات والآلات التى يمكن إستخدامها أكثر من مرة أو التى تستخدم لمرة واحدة فقط وهناك أيضاً عربات الطوارئ والإسعاف .

وتغطى تخصصات هذا الفرع إحتياجات الطب النووى والمواد المستخدمة فى التحاليل لتشخيص الأمراض ووحدات الأشعة والمكونات المستخدمة فى طب التركيبات الصناعية وإحتياجات وحدات العناية المركزة ومراكز الطوارئ بما فى ذلك جميع خدمات الإسعاف.

أما فى مجالات تحليل الدم والمعامل والبيولوچيا فإن "نوتريس كو بيوميديكال" (Nutris Co Biomedical) تقوم بتوفير بنوك للدم الطازج أو المجمد ومتخصصون فى قراءة تحليلات المناعة الميكروسكوبية (IEMS) وإختبارات إنزيمات المناعة (ELISA) كما تقوم بتوفير أجهزة قراءة التحاليل بالأشعة الضوئية وحضانات الأطفال وأجهزة تحليل غازات الدم والميكروسكوبات والأجهزة الصغيرة الخاصة بالمعامل ذات الإستخدام الفردى والمواد الكيماوية المستخدمة فى تحديد فصائل الدم .

ومن بين القطاعات التى يخدمها فرع "نوتريس كو ميديكال" (Nutris Co Biomedical) مراكز الإشعاعات وطب العيون وتشخيص الأمراض والأدوات ذات الإستخدام الواحد ومراكز الطوارئ والتعقيم.

أعلنت شركة "أوديتك" عن ظهور برنامجها الجديد "Newtest Benchmark" لقياس آداء شبكة تشغيل المحمول

إستكمالاً لسلسلة البرامج التى يتم التحكم فيها من مواقع ثابتة ، أعلنت "أوديتك" عن ظهور البرنامج الجديد المعد لقياس آداء شبكة التشغيل كذلك جودة خدمات الإتصالات الملحقة (G,2,5G, 2 et 3G) إلى جانب الخدمات التطبيقية الملحقة /(SMS,SMTP,WAP) FTP,MMS,HTTPs) .

وقد تم إعداد هذا البرنامج خصيصاً لقسم الجودة ونظم المعلومات ووحدات التسويق والعمليات وهو برنامج مستقل يتم إنزاله على حاسب آلى محمول. فهو يماثل وبصورة آلية ما يسمى "سلوك المستخدم" فيما يتعلق بمختلف بروتوكولات التشغيل والشرائح المعدنية (كارت SIM وتليفون محمول) ، وهى حلقة تناسب الترابط النظامى لمجموعة من الإختيارات المتعلقة بعدة بروتوكولات.

حتى يومنا هذا يقوم عدد كبير من مشغلى شبكة الإتصالات اللاسلكية فى كل مكان بتحقيق مقاييس جودة خدمات المستخدمين بصورة يدوية مستعينين بجهاز تليفون محمول أو حاسب آلى محمول ويقوم مفتش (ادمى) بإجراء مجموعة من الإختبارات لمتابعة التشغيل ويقوم بالتصرف حسب الإجراءات اليدوية الموضوعة . تقترح "اوديتك" جعل هذه الإجراءات آلية. ويسمح كذلك هذا البرنامج بمطابقة الموارد الخاصة بالعمليات مع الأهداف المحددة فى قسم الجودة كما يسمح أيضاً بتعظيم الإستثمارات المتعلقة بشبكات إتصال التليفون المحمول.

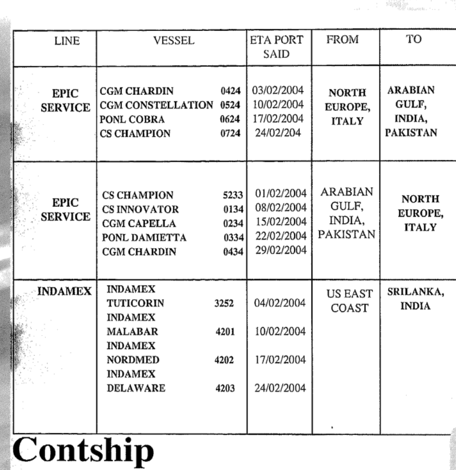
وليس هناك مثيل لهذا البرنامج فى ذات المجال ، فجميع الحلول التنافسية الخاصة بمجال القياسات فى الموقع تحتل مستوى أقل من مستوى تحليل المؤشرات اللاسلكية وتعد هذه العناصر هامة بلا شك فى التحليلات الفنية ولكنها لا تكفى لوصف التحصيل الفعلى للمشترك . وتكمن قوة هذا البرنامج الجديد فى المزج بين المعلومات الفنية اللازمة لترابط الأحداث والمقاييس وذلك بهدف التقريب من سلوك المستخدم.

ومع هذه الفلسفة التى تهدف إرضاء العميل، يستطيع قسم عمليات شبكات المحمول مطابقة جودة الخدمات مع الأهداف التسويقية وذلك بفضل التحكم المستمر فى الآداء.

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.





LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	**CGM CHARDIN**	**0424**	03/02/2004	**NORTH EUROPE, ITALY**	**ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN**
	CGM CONSTELLATION	**0524**	10/02/2004		
	PONL COBRA	**0624**	17/02/2004		
	CS CHAMPION	**0724**	24/02/204		
EPIC SERVICE	**CS CHAMPION**	**5233**	01/02/2004	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	**NORTH EUROPE, ITALY**
	CS INNOVATOR	**0134**	08/02/2004		
	CGM CAPELLA	**0234**	15/02/2004		
	PONL DAMIETTA	**0334**	22/02/2004		
	CGM CHARDIN	**0434**	29/02/2004		
INDAMEX	**INDAMEX TUTICORIN**	**3252**	04/02/2004	US EAST COAST	**SRILANKA, INDIA**
	INDAMEX MALABAR	**4201**	10/02/2004		
	INDAMEX NORDMED	**4202**	17/02/2004		
	INDAMEX DELAWARE	**4203**	24/02/2004		

Contship

CONTAINERLINES

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com

GULF BADR





شركة جلف بدر

الأستاذ/ أحمد حلمى بدر

والأستاذ / بهاء حلمى

والدكتور / محمد بهاء

و جميع العاملين



وزير النقل المصرى
المهندس حمدى الشايب



رئيس الوزراء
دكتور، عاطف عبيد

يهنئون

السيد اللواء بحرى
عصام الدين بدوى

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور / عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء

بتجديد تعيين سيادته رئيساً لقطاع النقل البحرى

بالدرجة الممتازة بقرار معالى رئيس مجلس الوزراء

رقم ١٩٠٧ لسنة ٢٠٠٣



اللواء / عصام بدوى

وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة فى قطاع النقل البحرى

طوال فترة رئاسته ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

وللهيئات التابعة الإزدهار

LLOYD TRIESTINO



غرفة ملاحة الإسكندرية ..

لا تحتاج إلى موظفين

ولكن خبراء للمشاركة فى رفعة النقل البحرى فى مصر

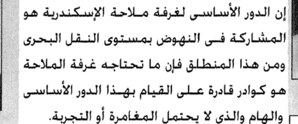




أ/ حسام وائل لهيطة
شركة إيجترانس

أ/ محمد أحمد مصيلحى
شركة فينمار للملاحة

لواء بحرى/ عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى



إن الدور الأساسى لغرفة ملاحة الإسكندرية هو المشاركة فى النهوض بمستوى النقل البحرى ومن هذا المنطلق فإن ما تحتاجه غرفة الملاحة هو كوادر قادرة على القيام بهذا الدور الأساسى والهام والذى لا يحتمل المغامرة أو التجربة.

وما من شك أن مدينة الإسكندرية قد أفرزت العديد والكثير من القيادات الشابه التى تتمتع بالخبرات العلمية والعملية الذى قد بدا واضحاً فى السنوات الأخيرة نتيجة للإحتكاك والدراسة والمنافسة.

وهذا الأمر قد أشعل الحماس بين تلك القيادات الشابة للمشاركة فى عملية النهوض بالنقل البحرى فى مصر وظهر هذا الأمر فى إنتخابات غرفة ملاحة الإسكندرية التى حظيت بأكبر عدد من المقاعد للقيادات الشابة داخل مجلس إدارتها دون إغفال الدور على تعيين كوادر قيادية أخرى من ذوى الخبرات العريقة فى مجال النقل البحرى.

كل هذا يدفع مجلة إنترناشيونال لأن تعلن بأن تلك الحفنة من الشباب الواعى مع مزيج من خبرات الجيل السابق عليها دور هام كخبراء للمشاركة فى رفعة النقل البحرى فى مصر وليسوا كموظفين يؤدون أدواراً مكررة.





ربان / محمد عبد القادر العقاد
شركة ماهونى للملاحة

أ/ طارق جلال فهمى
شركة MSC مصر

لواء بحرى/ محمد يوسف
رئيس هيئة ميناء الاسكندرية



أ/ مروان السماك
شركة مانكرو

أ/ محمد حسن صدقى
مارينا للتوكيلات البحرية





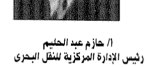
أ/ خالد خيرى
عن الإتحاد العام للغرف التجارية الصناعية
شعبة النقل البحرى

أ/ ميلاد أبو سيف
عن الإتحاد العام للغرف التجارية الصناعية
شعبة النقل البحرى









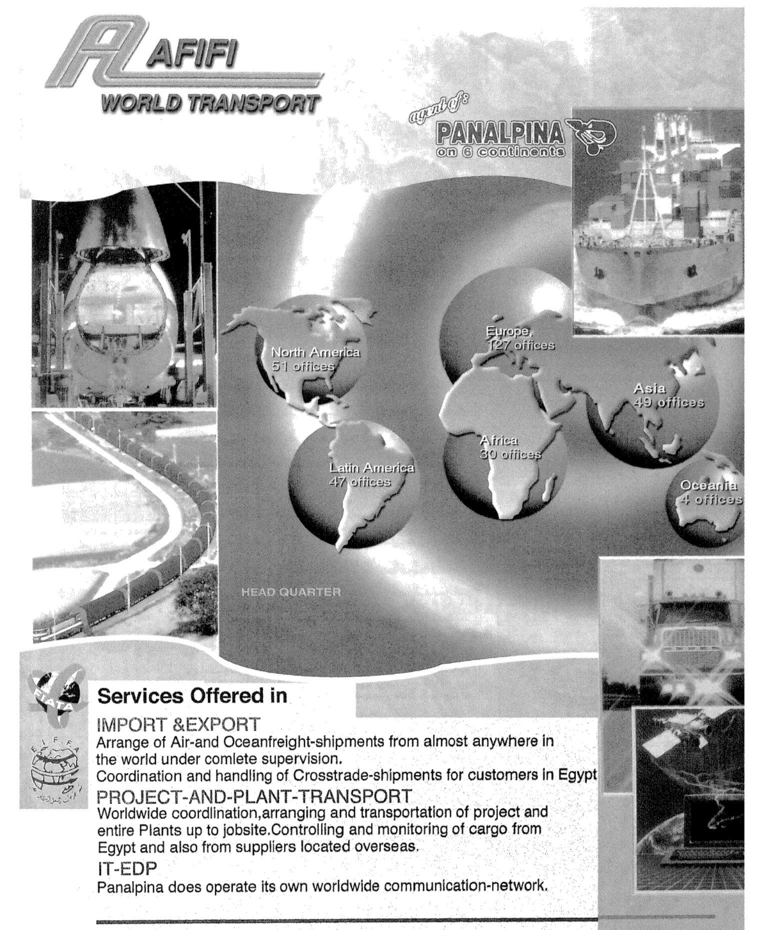
أ/ فتح الله عبد العزيز
العضو المنتدب للشركة الأهلية
للملاحة والإستثمار

أ/ حازم عبد الحليم
رئيس الإدارة المركزية للنقل البحرى

اللواء / محسن محمد على
نائب رئيس هيئة ميناء الإسكندرية

د/ أحمد سيد رجب
وورنر لخدمة البضائع
من ذوى الخبرة

أ/ عفت السادات
سادات جروب
من ذوى الخبرة



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

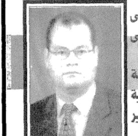
خطوط و منحنيات

نشأت الديهي يكتب :



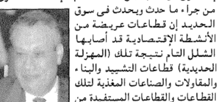
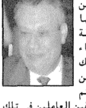

بعد أن اشتدت الأزمة وظهرت الممارسات الإحتكارية

من حضر العفريت عليه أن يصرفه



منذ ما يقرب من عامين وأنا أنادى ومن خلال جميع المنابر التى أتيحت أمامى بضرورة تدخل الدولة لحماية صناعة الحديد من الممارسات الإحتكارية التى بدأت تنمو وتتضخم على حساب إقتصاد مصر المبتلى بأبنائه الخبراء! لقد شنت صحيفة الأخبار ومن خلال قلم رئيس التحرير وخبراء الصحافة الإقتصادية سلسلة من الحملات لتنبيه الإدارة الإقتصادية فى الحكومة المصرية لهذه الممارسات ودخلت الصحيفة فى شبه مناوشات مع صاحب السيادة وكبير الباشوات المتهم الأول بتلك الممارسات ..

وبالفعل تنبه الرأى العام وانتبه من لم يكن يعلم من متخذى القرارات الإقتصادية لكن لا أحد تحرك ولا أحد جرؤ على أن يتحرك، لقد كتبت مقالاً طويلاً فى صحيفة الآخبار تحت عنوان (إنه سلوك إحتقارى) تعليقاً على مقال للكاتب جلال دويدار تحت عنوان (أنه سلوك إحتكارى) وقلت بالنص " ماذا أصاب الإقتصاد المصرى من جراء ما حدث ويحدث فى سوق الحديد إن قطاعات عريضة من الأنشطة الإقتصادية قد أصابها الشلل التام نتيجة تلك (المهزلة الحديدية) قطاعات التشييد والبناء والمقاولات والصناعات المغذية لتلك القطاعات والقطاعات المستفيدة من إنتاج تلك القطاعات ولا ننسى كم الضرر الواقع على العمالة والموظفين العاملين فى تلك القطاعات والحلقات ولا تدرى كم البؤس والإحباط الذى سيطر على جميعهم .. ناهيك عما أصاب المجتمع بأسرة وبطريقة غير مباشرة عما حدث ويحدث هل ننسى يا سادة قول رسولنا الكريم (ص) "المحتكر ملعون" هل ننسى ياسادة قوله تعالى "الكبرياء روائى" إننا يا سادة نعيش لحظة مفقودة إختلط فيها الحابل بالنابل وصارت الأمور حيص بيص فالمحتكر يلبس ثياب المبتكر، والمتكبر يلبس ثياب المتضرر، وبنو وطنى يكتمون غيظهم ويرفعون أكف الضراعة إلى السماء أن ينتقم لهم من كل ظالم ومحتكر ومتكبر ومتجبر . يا سيدى الولايات المتحدة الكعبة التى يطوف حولها أنصار حرية التجارة والقلب النابض لأنظمة السوق وحاكميه العرض والطلب تتدخل فى النشاط الإقتصادى - أى نشاط إقتصادى - للتوجيه والتصحيح والتقويم والعقاب إن لزم الأمر، وإلا ما دور الدولة إذن؟ هل تقف الدولة مكتوفة الأيدى أمام الممارسات الضارة بالإقتصاد القومى والصناعات الوطنية؟ومتى تتدخل الدولة وما هو التوقيت المناسب ؟ هل بعد خراب مالطة؟

أم يجب أن يكون التدخل فورياً ورادعاً وحاسماً وفى الوقت المناسب؟ أعود إلى قبلة وكعبة النظام الرأسمالى الحر - الولايات المتحدة - ماذا فعلت أمريكا بالسيد (بيل جيتس) وشركة مايكروسوفت أعظم شركة فى تاريخ الإقتصاد العالمى وصاحبها أغنى أغنياء العالم بصدق وليس بقروض من بنوك أمريكا .. لقد كافة الإدارة الأمريكية حاسمة وحازمة بعد أن أشتمت رائحة إحتكارية تخرج من ثنايا بعض الممارسات الخاصة بالشركة لقد فرضت الإدارة الأمريكية برنامج غرامات بملايين الدولارات يومياً وقامت بتقسيم الشركة حتى لا تكون هناك روائح إحتكارية كريهة تهدد بنية الإقتصاد الأمريكى بالتلوث والتسمم، هذا يحدث فى أمريكا صاحبة أقوى إقتصاد فى تاريخ البشرية أما فى مصر المحروسة فالمسائل مدروسة وردود الأفعال محسوسة ولا حول ولا قوة إلا بالله. حتى هذا الحد إنتهى مقال الأخبار وحتى الآن وبعد مرور ما يقرب من عامين مازال سوس الإحتكار. ينخر عظام الإقتصاد والصناعة المصرية لقد إحتكر من إستطاع إسكات الجميع وتخويف الجميع بشئ لا يعرفه الجميع.. القضية الأكبر والأخطر من وجهة نظرى هى ليست قضية الإحتكار أو الممارسة الفاسدة فى قطاع من أهم قطاعات الصناعة المصرية بل القضية الخطيرة بحق هى (صمت الدولة) وحتى نكون أكثر تحديداً هو صخت الوزير الهمام وحيد عصره وفريد دهره د/ يوسف غالى الذى يملك الإدارات الإقتصادية والقرارات الإقتصادية والأحلام الإقتصادية التى قادتنا إلى الثورة التصديرية التى نعيشها وننعم بها جميعاً إننا نعيش عصراً ذهبياً للصادرات المصرية التى غزت العالم شرقه وغربه . شماله وجنوبه .. إن الوزير الهمام أحدث نقلة بل ثورة بل إنتفاضة فى عالم التصدير حتى صار الطفل الوليد لا هم له إلا التصدير لقد حول الوزير مسألة التصدير إلى قضية مجتمع بأسره، الجميع يدفع عجلة التصدير إلى الأمام ويا حظ مصر العظيم بهذا الوزير الهمام، إن حظ مصر الوفير كان فى وجود د/ عاطف عبيد على رأس حكومة مصر يخطط ويدير الإقتصاد المصرى بالتصريحات الوردية وكان حظ د/ عبيد هو فى وجود د/ غالى على رأس الحقيبة الإقتصادية وكان حظ غالى هو فى وجود شعب طيب كشعب مصر يصدق الوعود ويرد التصريحات الوردية على أنها حقائق، وكان حظ الشعب المصرى أنه شعب ذو موروث حضارى يصبر وقت الأزمات ويتفاعل ويتعامل مع أسوأ الظروف، عفواً عزيزى القارئ وعفواً يا دكتور عبيد وعفواً يا دكتور غالى !!! يقود إلى قضية الإحتكار والمحتكر الكبير ذو المناصب الكبيرة والعديدة ماذا فعلت الدولة هل عاقبت المخطئ والمتسبب فى الخطأ والساكت عن المتسبب فى الخطأ؟ هل عالجت الدولة الخطأ بخطأ أكبر؟ لقد خرج علينا رئيس الوزراء (بعد خراب مالطة) محدداً سياسة الحكومة للتعامل مع سوق الحديد بتشكيل لجنة لدراسة أسعار الحديد ومراجعتها شهرياً يا سادة طن الحديد وصل أكثر من ثلاثة آلاف جنيه مصرى .. إلى أين يسير الوطن؟؟

يارب سلم .. يارب سلم ..

International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Legal Advisor

Dr / Ali Awad Hassan

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., Smouha

.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)

الزراعة بدون تربة فوق أسطح المنازل

إعداد/ وسام غنيم

عندما نقول كلمة "زراعة" يأتى بالتفكير طين وماء وأرض ومزارع لكن فى عالمنا هذا والمتطور إلى أبعد الحدود قد توصل خبراء الزراعة إلى زراعة بدون تربة بدون أرض زراعية وفدادين ورى ألا وهى " إنتاج الخضر فوق الأسطح" حيث أثناء تجول عدسة إنترناشيونال حول ما هو جديد التقطت بإحدى قاعات مكتبة الإسكندرية مؤتمر زراعى عقدته وزارة الزراعة وإستصلاح الأراضى ومركز البحوث الزراعية والمعمل المركزى للمناخ الزراعى قسم الزراعة بدون تربة وقد حضره د/ طارق القيعى / عميد كلية الزراعة بالشاطبى ود/ فتحى إبراهيم سابا باشا و أ/ أيمن أبو حديد المسئول عن المشروع والـ Prof wilfred Bedouin ممثل من منظمة الفاو وقد وضح سيادته نشاطات المنظمة لنشر حدائق الأسطح حول العالم و Dr. Ceaser Marulanda وتحدث سيادته عن حدائق الأسطح فى كولومبيا.

وتحدث د/ أسامة البحيرى أستاذ الخضر المساعد بكلية الزراعة جامعة عين شمس ورئيس قسم الزراعة بدون تربة عن إنجازات مشروع إنتاج الخضر فوق أسطح المنازل فى مصر وبعد نهاية المؤتمر توجهت لمحاورته ومعرفة أبعاد المشروع وقد أشار سيادته بالآتى:-

- مفهوم الزراعة بدون تربة : هو زرع النباتات بعزل عن التربة فى وسط مائى أو هوائى والأرض ما هى إلا وسيلة ترتكز عليها هذه النظم بغض النظر عن نوعيتها.

وأشار د/ أسامة أن المشروع بدأ بعد ١٥ سنة خبرة والهدف من زراعة الأسطح هو :

١- نشر الغطاء النباتى والتخلص من المهملات التى تخزن فوق أسطح المنازل .

٢- إنتاج غذاء آمن وصحى.

٣- إنتاج غذاء طازج لقاطنى المناطق البعيدة والنائية.

٤- إتاحة فرص عمل لأصحاب المعاشات وربات البيوت.

٥- توفير مصدر دخل للشباب لحل مشكلة البطالة التى تعانى منها مصر.

٦- تحويل سطح المنزل إلى حديقة مثمرة لعدم توفر مساحات للحدائق المنزلية الآن.

★ أهمية إستخدام طرق الزراعة بدون تربة:

١- الكفاءة العالية فى إستخدام الماء حيث لا يستهلك الماء إلا عن طريق إمتصاص الجذور

٢- الكفاءة العالية فى إستخدام الأسمدة حيث لا توجد تنشيط للعناصر الغذائية.

٣- الكفاءة العالية لإنتاجية هذه النظم لإمكانية عمل تكثيف رأسى فى بعض هذه النظم فيؤدى ذلك إلى رفع الإنتاجية مثال على ذلك الفراولة تزرع بالطرق التقليدية حوالى ٨-١٢ نبات فى المتر المربع فى حين أن نظام الزراعة الهوائية يزرع حوالى من ٣٢-٤٠ نبات فى المتر المربع .

٤- إنتاج محاصيل خالية من العناصر الثقيلة (المبيدات / الأسمدة)

٥- إستخدامها فى مجال التزين حيث يتم الزراعة فى أوانى فخارية.

ولكن ما هى المتطلبات التى يحتاجها هذا المشروع؟

- مكان ولا يشترط المساحة (أصغر وحده مساحة متر مربع)

- مياه صالحة للشرب الآدمى ٢ لتر لكل متر مربع فى اليوم.

- ضوء كافى أى حوالى ٦ ساعات ضوء فى اليوم.

- رعاية بمقدار ساعة واحده لكل مائه متر.

- شخص لديه الرغبة للقيام بهذا العمل.

أما عن أنواع البيئات التى تستخدم للزراعة فوق أسطح المنازل:

أولاً (البيئات العضوية):

* بيئة (البيتموس) :

- يتميز بقدرته الكبيرة على إمتصاص الماء تبلغ تقريباً ٨ أمثال وزنه بعد التشبع وصرف الماء الزائد.

- يتميز بإرتفاع نسبة الماده العضوية.

- يتميز بإنخفاض درجة الحموضة له .

* قشور حبوب الأرز (مرس الأرز) :

- يتميز بخفة الوزن.

- توفير التهوية اللازمة لنمو جذور النباتات .

* (ألياف جوز الهند) :

- وتستخرج من قشور ثمار جوز الهند.

- وتتميز بأنها بطيئه التحلل .

- لها قدرة على الإحتفاظ بالماء .

- توفير التهوية الجيده فى البيئة .

ثانياً (البيئات غير العضوية):

* **الرمل** : يفضل إستخدام الرمال ذات الأصل الجرانيتى أو السليكاتى.

* **الفيرموكيوليت** : يتم الحصول على المادة فى الصورة القابلة لتكون بيئة زراعية عن طريق معاملة المعدن الخام لدرجة حرارة ١٠٠٠ درجة مئويه فتتحول الرطوبة الموجودة به إلى بخار يزيد من الضغط داخل طبقاته مما يؤدى إلى تكسير هذه الطبقات إلى جزيئات صغيرة خفيفة، مسامية ذات صفات جيدة تلائم الزراعة اللاأرضية .

* **الخفاف**: هو مادة شبه البرليت فى التركيب الكيميائى لكنها تختلف عنها فى الخواص الفيزيائية حيث أن الأول مادة أثقل من البرليت.

* **الصوف الصخرى**: وهى مادة جافة وخالية من الآفات والحشرات والأمراض تتميز بخفية الوزن، مادة عالية المسامية لها قدرة على التخلص بسهولة من ترسيبات الأملاح وسهولة التعقيم وإمكانية إستخدامه لأكثر من عام.

نظم مزارع البيئات:

١) **نظام المراقد** : للمحاصيل الورقية (كالجرجير / الفجل/البقدونس/ الكسبره / الشبت) والنباتات الطبية والعطرية ويمكن زراعة أكثر من نوع نباتى فى المرقد الواحد.

٢) **نظام الأكياس**: تستخدم فى زراعة النباتات التى تحتاج إلى حيز كبير نسبياً حتى تنمو جذور النباتات ويصلح هذا النظام لزراعة الطماطم/ الباذنجات / الخيار/ الكوسة وغيرهم.

٣) **نظام الباكتات**: يمكن الزراعة على جميع أجزاء السطح حتى أن الجدار يمكن الزراعة عليه بإستخدام نظام الباكتات على الجدار حيث تستخدم الباكتات البلاستيكية ويتم تثبيتها على الجدار وملئها على البيئة الملائمة ثم زراعة النباتات صغيرة الحجم التى لا يحتاج جذورها إلى حيز كبير للنمو كالفراولة والفاصوليا.

٤- **نظام الأجولة المعلقة**:حيث أنه يمكن عند تواجد أكثر من عمود متقارب ولايمكن إستخدام المساحة المحصورة بينهم والإستفادة منها بإستخدام نظام الأجولة المعلقة.

٥- **نظام الأصص**: تستخدم لزراعة نباتات الزينه فى البلاكونة ويمكن إستخدام أشكال مختلفة من الحاويات البلاستيكيه مثل جرادل المنظفات الصناعيه والأقفاص وإطارات السيارات القديمة.

٦- **نظام البراميل**: يمكن إنتاج بعض أنواع أشجار الفاكهه كالليمون والعنب والخوخ وغيرهم.

٧- **نظام الحاويات**: يصلح هذا النظام لنمو النباتات التى تحتاج لحيز أكبر لنمو المجموع الجذرى لها كالكوسة والذره.

وأشار د/ أسامة إلى أنه يمكننا إنتاج الأسماك فوق الأسطح عن طريق الآتى:

يتم عمل نظام تكاملى بين الأسماك والنبات يتم بواسطة تحويل أمونيا فضلات السمك السامة إلى غذاء للنبات حيث يتم رى النبات بالماء المخلوط بالفضلات ثم يترك صرف النبات للأسماك وهذه أكفأ طريقة لترشيد المياه وإستثمارها فى الإنتاج النباتى والسمكى.

المزارع المائية فوق أسطح المنازل

وهى طريقة للزراعة لا يستخدم فيها وسط صلب لنمو الجذور حيث تنمو الجذور فى المحلول المغذى فقط وتنقسم إلى:

(١) المزارع المائية الساكنة (العميقة)

أ- الزراعة فى البرك المائية

ب- الزراعة فى الصناديق الخشبية

(٢) المزارع المائية الدورانية

أ- المزارع المائية العميقة الدورانية

ب- مزارع الفيلم المغذى

ج- المزارع الهوائية

أولاً: المزارع المائية الساكنة (العميقة)

المحاصيل المناسبة لزراعة الخس/ البنجر/الفراولة/ الفاصوليا الخضراء وذلك يتم فى الآتى :

- حاوية طولها ٢م وعرضها ٢١ وبعمق ٢٥سم مصنوعة من البولى إيثيلين بسمك ١مم ومدعمة من الخارج بإطار من الخشب.

- ألواح من الفوم طافية مساحتها ٢×١م بسمك ٢ سم لتثبيت النبات.

- يتم عمل فتحات بقطر ٥سم على مسافات تختلف على حسب المحصول.

ثانياً: المزارع المائية الدورانية :

١) المزارع المائية العميقة الدورانية: نفس تصميم المزارع المائية العميقة ولكن يتم ضخ وتجديد المحلول المغذى الدورانى بإستمرار .

٢) **نظام الزراعة بإستخدام المغذى**: يطلق عليه إصطلاح NFT حيث يتم تنمية النباتات فى تيار رقيق جداً من المحلول المغذى داخل قنوات الزراعة وفى هذا النظام تنمو جذور النبات فى صورة حصيرة حيث يكون الجزء السفلى من هذه الحصيرة مغموراً فى المحلول المغذى لإمتصاص الماء والعناصر الغذائية بينما يكون الجزء العلوى رطباً ولكنه معرض للهواء، وذلك لإمداد النباتات بالأكسجين اللازم.

المزارع الهوائية فوق أسطح المنازل

تعتمد على تنمية جذور النباتات فى حيز مغلق من الهواء مشبع برزاز المحلول المغذى والذى يتم ضخه فى الفراغ عن طريق رشاشات مثبتة على عدد ٢ ماسورة واحدة بالجزء السفلى والأخرى بالجزء العلوى .

مزارع الأسطح ذات التشغيل الأتوماتيكى فوق أسطح المنازل

حيث هذا النظام المكثف يقوم فيه بإستغلال الأسوار فوق السطح والتى تمثل ٤٠٪ من مساحة السطح الفعلية إذا كان السور إرتفاعه ١ متر ويمكن إستخدام العديد من الخامات المختلفة والتى تخدم جميعها النظام من مضخات ملائمة لتنظيم عملية الرى إلى جانب الخزان الذى تتلائم سعته مع مساحة السطح ومحابس كهربيه والواح البولى أستيرين والخشب.

وفى نهاية اللقاء أعرب سيادته عن أماله حول هذا المشروع وذلك بالأتى:

١- تدعيم الجهات الخاصة للزراعة العضوية من ناحية .

٢- نشر الفكره فى جميع المحافظات عن طريق وزارة الشئون الإجتماعية لتشجيع الشباب .

٣- عمل معارض لإنتاج هذه الزراعة.

٤- وضع كتب خاصة بزراعة الأسطح بمكتبة المدرسة لإستفادة الطلاب منها.

٥- تشجيع مراكز الشباب والرياضة الشباب والجيل الجديد لهذه الزراعة.

ومن يريد معرفة المزيد من المعلومات حول هذا المشروع الإتصال بقسم الزراعة بدون تربة على الآتى:

- ت: ٠٢/٣٣٦٧٢٧٤

- ف: ٠٢/٧٤٩٠٠٥٣

بـــ / www.clac.edu.eg/gfgr/gfgr

2003 @ yahoo. com

القاهرة: ٦ ش ميشيل باخوم . شرق نادى الصيد - الدقى

جيزه: ص.ب / ٢٩٦ إمبابة ١٢٤١١

سر التحنيط عند قدماء المصريين

إعداد / ولاء حمزة

ما توصل إليه قدماء المصريين كان ولازال موضع كل إحترام وتقدير . ورغم التقدم العلمي الباهر إلا أن العالم أجمع يقف أمام براعة التحنيط عاجزاً.. حيث إنه مازالت المومياوات قائمة وموجودة حتى اليوم تتحدى ما توصلنا إليه حتى الأمس .. ولأن عملية التحنيط التى برع فيها أجدادنا قدماء المصريين مازالت سر خفى على الجميع فإنه يتطلب منا التعمق وقراءة المزيد والمزيد فى تاريخنا العريق ... فدعنى عزيزى القارئ آخذك معى فى رحلة ولكن للزمن القديم العتيق لنعرف سوياً ما هو سر التحنيط ؟!!

بداية التحنيط وأوانى كانوب:-

- فى البداية عرف المصريون القدماء وسائل عديدة لحفظ الجثة ومع التطور الحضارى تطورت وسائل التحنيط وكان أولها :-

وضع الجثة فى حفرة وردمها بالرمال التى تمتص السوائل الموجودة فيها وبذلك تجف ويبقى الجسد حافظاً بكيانه فترة طويلة من الزمن .. ولكن هذه العملية تطورت كما نرى فيما يلى .

- ففى أواخر عهد الأسرة الثالثة (٢٦٥٠ ق. م) بدأ التحنيط وكانت أجزاء الجسم القابلة للتحلل السريع يتم إستخراجها من تجويف البطن ومن تجويف الصدر وذلك من خلال فتحة فى جانب البطن وكانت هذه الأعضاء تحفظ فى صندوق مقسم لأربعة أجزاء أو أوانى منفصلة يطلق عليها إسم "أوانى كانوب" وكانت أغطية هذه الأوانى تشكل بأشكال أولاد حورس الأربعة هم :

* ايميستى : بشكل رأس آدمى
* حابى : بشكل رأس قرد
* دما: بشكل رأس أبن آوى
* موتف : بشكل رأس كلب

وكانت هذه الأوانى الأربعة توضع فى صندوق يطلق عليه "صندوق كانوب" .

- وكثيراً ما حاول المحنطون فى تنظيف الجسم من الداخل بعد أن قاموا بإستخراج الأجزاء القابلة للتحلل وإن كان ذلك لا يتم بشكل كاف للمحافظة على الجسم.

نماذج لعمليات التحنيط:-

- وأقدم صندوق تم العثور عليه وكان يتمثل فيه (أوانى كانوب) هو صندوق الملكة (حوس) أم الملك خوفو بانى الهرم الأكبر وعثر أيضاً على مومياء من عصر الأسرة الخامسة (٢٢٧٠ق.م) لرئيس الفنيين والمنشدين (نفر) ويعنى إسمه : الجميل، وعند فحص المومياء وتحليلها كيميائياً تبين إنه قد تم حشو التجويفان الصدرى والبطنى بعد إستخراج الأحشاء وتجفيف الجسم بأقمشة كتانية مغموسة بالراتنج وملح النطرون الجاف وقرفة ومر وغيرها .. ولكى لا تصيب الجسد أو تعيش على خلاياه بكتيريا التعفن قد تم معالجة الجسم بمواد راتنجية وذلك من أجل سد المسام وأيضاً لمنع الرطوبة من الوصول إلى الأنسجة .. كما كان يتم تغطية الرأس بطبقة خفيفة من الكتان وكان يتم وضع عصا من الخشب وصولجان مصنوع من الكتان والخشب بجوار المومياء.

- وهناك بعض المومياوات تم العثور عليها لبعض الأميرات مثل (عشايت) و (مايت) من الأسرة الحادية عشرة (٢١٠٠ ق.م) ومن الملاحظ فى هذه المومياوات أن الأحشاء لم تستخرج كما هو متبع من خلال فتحة جانبية فى البطن بل وجدت الأحشاء داخل الجسم.

- ثم بدأ المحنطون بعمل فتحة فى الجانب الأيسر من الجسم لإخراج الأحشاء منه فيما عدا القلب الذى كان يترك فى مكانه حيث إنه كان من المعتقد أنه مركز العقل ويقوم بتسجيل كل ما فعله الإنسان فى حياته من أعمال طيبة وسيئة.

إتقان التحنيط والإعجاز العجيب:

بلغت مصر أزهى حضارتها فى عصر الدولة الحديثة (١٥٨٤-١٠٧١ ق.م) وكان التحنيط يتم فيها على أعلى مستوى من الدقة والإتقان على النحو التالى: يتم نقل جسد الميت إلى دار التحنيط ويوضع على لوح خشبى بعد أن يجرد من ملابسه حيث كان يتم وضع الجسد على سرير مائل يسمى (بسرير التحنيط) يوجد به مجرى صغير يؤدى إلى تجويف بشكل إناء تتجمع فيه السوائل التى كان يحويها الجسد .. وفى البداية تبدأ عملية التحنيط بإخراج المخ من فتحتى الأنف بآلة حادة جداً ثم يفتح الجانب الأيسر من تجويف البطن ويتم إستخراج جميع الأحشاء منه فيما عدا الكليتين حيث أنه عادة ما كانتا تتركان ثم يزال بعد ذلك الحجاب الحاجز أما التجويف الصدرى:

فكان يتم إستخراج كل ما به ما عدا القلب والأورطة وبعد ذلك يتم غسل كلاً من تجويف البطن وتجويف الصدر بنبيذ الخل والبهارات أما الأحشاء فكانت تنظف من محتوياتها ثم تغسل وتطهر وذلك بوضعها فى النطرون لأربعين يوماً ثم يتم بعد ذلك تعطيرها بزيت عطرى وبمحلول الراتنج وأخيراً تلف فى أربعة لفائف توضع كل واحدة منها فى إناء "أوانى كانوب".

- وكان تجويفا الصدر والبطن يحشوان بلفائف مؤقتة بها أكياس من كتان تحوى مسحوق النطرون الجاف وأكياس أخرى مشبعة بمادة صمغية معطرة وفائدة هذه المواد إنها تعجل بتجفيف هذه الأنسجة كما أنها تعمل على إزالة الرائحة طوال فترة التجفيف.

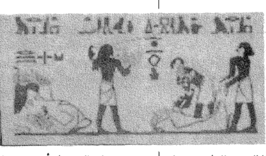
الخطوات النهائية والطقوس الجنائزية :

- وأخيراً يرفع الجسم من النطرون وتنزع منه اللفائف المؤقتة والتى تم وضعها من قبل فى التجويفان وغالباً ما كان يستغرق عملية التجفيف أربعين يوماً ويتم أيضاً إزالة كل الأشياء التى تم إستخدامها فى تهيئة ومعالجة المومياء.

ثم يتم غسل كلاً من الجسم والتجويفان بنبيذ التمر قبل أن يبدأ لفه بالكتان أما تجويف الرأس فكان يملأ بلفائف كتانية مشبعة بالراتنج بينما تجويف الصدر والبطن فكانا يملآن بمواد توضع بأكياس كتانية مثل : المر والقرفة والكاسيا وأيضاً أكياس أخرى مملوءة بنشارة الخشب وأحياناً يتم وضع بصلة أو بصلتان.

- أما الفتحات التى تم إستخراج الأحشاء منها فكان يتم ضمها وغلقها إما بقطعة من الذهب أو شمع النحل مع نقش عين حورس السحرية عليها.

- وبعد ذلك يتم عطر الجسم بزيت الأرز والعطور النفيسة ثم يلف بالكتان المشبع بالراتنج والرمل حتى يظهر الجسم والأطراف بشكل يقارب الشكل الطبيعى



وتنتهى عملية التحنيط بأن يغمس هذا الجسم بأكمله فى الراتنج وهذا فائدته إنه يساعد على سد المسام وتقوية الجلد وعزله أيضاً عن الرطوبة وكل هذه العمليات كانت تتم بمرافقة طقوس وشعائر جنائزية أما أثناء عملية الدفن فكان يجرى إحتفال مأتمى أمام القبر وكان النطرون المتخلف عن عملية التجفيف واللفائف المؤقتة وجميع المواد التى إستعملت أثناء التحنيط توضع فى أوان وتدفن فى الرمل بقرب المقبرة أو فى حجرة صغيرة بجوار المومياء وكان يصاحب هذا الإحتفال البكاء والأناشيد الدينية مع إحراق البخور وتقدم العطور والقرابين.

وفى النهاية اتمنى عزيزى القارئ ان تكون قد إستمتعت معنا ونحن نتطلع على تاريخنا العريق مع ثقة بأنك فخور معى بأن اجدادنا هم القدماء المصريين .



من أمثال الشعوب:

- " الحب والعطر لا يختبئان" مثل من إيران
- " صدر الإنسان أصون الصناديق لأسراره" مثل من اليابان
- "المذنب المحبوب سرعان ما تنكشف براءته" مثل من فرنسا
- " الدخان القريب يزكم الأنوف ويعمى العيون" مثل من روسيا

وهذا المثل يؤكد أن أشد الألم وجعاً هو الألم الذى يأتينا من قريب فضربة القريب موجعة وشديدة ومؤلمة.

أوائل:

* أول من صلى بالمؤمنين صلاة القيام فى رمضان هو سيدنا عمر بن الخطاب - رضى الله عنه .
* أول عميد لكلية العلوم المصرية هو العالم المصرى د/ على مصطفى مشرفة عام ١٩٣٦ .
* ساحل العاج أولى دول العالم إنتاجاً للكاكاو والبرازيل إنتاجاً للبن.

هل تعلم :

* النبى الذى سُجن وأشتهر بتفسيره للأحلام هو سيدنا يوسف - عليه السلام .
* حصل العالم ألبرت إينشتين على ثلاث جنسيات : الألمانية والسويسرية والأمريكية.
* اللونان اللذان لا يميزهما المريض بعمى الألوان هما : الأحمر والأخضر .
* بحرك الإبتسام ١٧ عضلة بينما يحرك العبوس ٤٣ عضلة من عضلات الوجه.
* الزيت الوحيد الذى لا يتأثر بالحرارة أو البرودة فلا يسيل أو يتجمد هو : زيت الخروع.

من هو نبى الله إدريس عليه السلام؟

نبى من الأنبياء جاء ذكره فى موضعين من القرآن مرة وصف فيها بأنه صديقاً نبياً.. والثانية بأنه من الصابرين .. كان أول من أعطى النبوة بعد آدم وابنه شيث عليهما السلام.. وهو أول من إستخرج الحكمة وأفهمه الله علم النجوم وأسرار الفلك وتركيبه وعلمه عدد السنين والحساب وقد رفعه الله مكاناً علياً فى السماء الرابعة

من عالم الحيوان:

عدد دقات قلب الفيل ٢٥ دقة ، والحصان ٥٠ دقة ، والأغنام ٧٠ دقة والكلب ١٠٠ دقة، والأرنب ١٥٠ دقة ، والفأر ٢٥٠ - ٣٠٠ دقة أما قلب العصفور فهو يدق ١٠٠٠ دقة فى الدقيقة الواحدة.

منوعات إنترناشيونال

لون العيون وشخصية الإنسان؟

إن شخصية الإنسان يستدل عليها من لون عينيه فالعيون السوداء أصحابها مزاجيون غيورون والعيون العسلية أصحابها أذكياء وأصحاب عزم والعيون الزرقاء أصحابها ذو إحساس مرهف والعيون الخضراء يتسم أصحابها بالمكر والسخرية من الغير أما أصحاب العيون الصغيرة فهم عاطفيون وموفورو النشاط والعيون الكبيرة تدل على صفاء النفس والعيون العميقة تدل على نفس كئيبة قلقة

أعظم زواج فى التاريخ؟!!

أعظم حفلة زواج فى التاريخ تمت فى سنة ٣٣٣ق.م فى مدينة سوسه فى بلاد فارس وذلك يوم أن عقد الإسكندر زواج عشرة آلاف جندى من جيشه المقدونى على عشرة آلاف أمرأة فارسية.

مفارقات الشعوب:

* الفرنسيون أسرع شعوب العالم فى الكلام والإسكيمو أكبر الشعوب أدمغة.
* أسم الزى الوطنى لنساء اليابان هو الكيمونو بينما السارى لنساء الهند.

من عالم الموسيقى:

* تصنع أوتار آلة الكمان الموسيقية من ذيل الحصان.
* تصنع أصابع آلة البيانو الموسيقية من العاج ومن خشب الأبنوس.
* عدد أوتار القانون ٢٨ وتراً ومن المعروف أن الفيلسوف العربى "الفارابى " هو مبتكر هذه الآلة.

إسلاميات:

* الذين خلقوا من غير أب ولا أم هم : ناقة صالح وحية موسى وكبش إسماعيل الذى أفتدى به.
* أطول الأنبياء عمراً هو سيدنا نوح عليه السلام فقد أخبر القرآن أنه ظل يدعو قومه للإيمان بالله تعالى ألف سنة إلا خمسين عاماً.

هاتف يشعر بمزاج صاحبه:

يجرى الآن فى ولاية بنسلفانيا الأمريكية تصنيع هاتف محمول يتسم بإحترام خصوصية مالكه وصمم الهاتف بحيث يتمكن من تحديد ما إذا كان مستخدمة مشغولاً أو يتحدث مع أحد وبالتالى يمتنع عن إزعاجه وإذا طلب منه صاحبه أن يمتنع عن إستقبال المكالمات يرد الهاتف بأدب ولباقة نيابة عن حامله ويعتذر لمن يقوم بالإتصال.

أسعد شخص فى العالم:

أجريت مؤخراً دراسة نفسية تشير إلى أن الشخص خفيف الظل والإجتماعى يعد أكثر سعادة من نظيره المنطوى على نفسه كما أكدت الدراسة أن الأشخاص الذين يبتسمون دائماً وينعمون بالسعادة من داخلهم يعيشون أكثر من غيرهم مدة تتراوح من ٣ إلى ٥ سنوات كما يتمتعون بأجهزة مناعية أفضل كثيراً من غيرهم.

دنيا المرأة

١٥ طريقة سهله لإزالة تجاعيد الوجه

١- إذا أردت إزالة تشويه أو تهدل الجفنين أو ضعفهما ضعى ظلال العيون الغامق على حدود التجعدات والطيات، فالكحل الرمادى أو البنى هو المطلوب لذلك ثم إستعملى فرشاة ناعمة لتحصلى على بقعة بشكل قوس يتسع تدريجياً حتى الأطراف الخارجية

٢- إذا رغبت فى إعطاء عينيك إتساعاً أكبر ضعى ظلالاً مشعه على الحاجب إبتداء من طرف الأنف بإتجاه الصدغ ثم زيدى من الظلال تدريجياً

٣- لتظهرى جمال عينيك ضعى لمسه خفيفه من الظلال بين جسر الأنف والزاوية الرفيعة للحاجب.

٤- لتغطية بروز جيب العين إستعملى كأساس مستحضر التجميل الغامق المستعمل عادة ثم أمسحيه فوق الجيب.

٥- لإخفاء وتغطية الخطوط السوداء تحت العينين إستعملى مستحضراً فاتح اللون .

٦- لكى تصغرى من حجم الأنف ضعى الجهتين ظلالاً غامقة على أن تختفى من الطلاء التجميلى تدريجياً كلما إقتربت من عظمة الأنف العليا.

٧- إذا رغبت فى إخفاء إعوجاج الأنف ضعى الظلال بخط مستقيم من النقطة العليا مروراً بالوسط حتى الطرف الأخير وعلى الجهتين معاً.

٨- لايزال الأنف قصيراً ضعى الظلال تحت الأنف مباشره.

٩- لإزالة سماكة الذقن إستعملى كريم الظلال الغامق.

١٠- للتجفيف من إتساع الجبين ضعى مسحوق الظلال القاتم إبتداء من طرف حاجب العين حتى تلامس شعر الرأس.

١١- لتزيدى من بروز الشفتين ضعى خطاً متوازياً مع خط الشفاه الأساسى ولونه بالأحمر الغامق.

١٢- لتزيدى من سماكة الشفتين ضعى لونيهما بالقلم الذى تحبين. ولكن الأفضل أن تختاريه فاتحاً بمعزل عن أى خط تضيفينه.

١٣- لإخفاء الخطوط المتصلة بين الأنف والفم إستعملى الظلال الشفافة وتلافى العيوب والنتوءات البارزة.

١٤- لإخفاء الخدين المنتفختين إستعملى المسحوق الأساسى من الأذن حتى أطراف الفم.

١٥- للحصول على ذقن نحيفه ضعى مستحضر التجميل على شكل صهوة الحصان ومن الطرفين.

المعالجة الخارجية للماكر وبيوتك

١- **كمادة الزنجبيل**: إستخدمى ملعقة شاى مملوءة من مسحوق الزنجبيل الجاف وضعيها فى كيس من القطن .. إسقطى الكيس فى نصف جالون من ماء أوشك على غليانه. نضع قطعة قماش فى هذا الماء الأصفر الحار حتى تتشبع ونمسك طرفها ونعصرها ونضعها على موضع الألم مع الإنتباه إلى درجه السخونه التى نستطيع تحملها وهذا مفيد لعلاج الروماتيزم، الإحتقان، إلتهاب القولون، إضرابات الكلى.

٢-**لزقه البى "ساتو - إيمو"**

ألبى هو إسم هندى ويتكون من طحين القمح الكامل و١٠٪ من الزنجبيل النى إلى الألبى المبشور ضعى ذلك على قطعة قماش حوالى ١,٢سم تقريباً ويغطى بها منطقة الألم لمدة ساعات قم بذلك ٤ أو٥ مرات فى اليوم ويفيد فى علاج السل والتهاب الزائدة الدودية والروماتيزم وإلتهاب المفاصل والأورام والإكزيما.

٣-**لزقة التوفو**

أعصرى التوفو وأضعى إليه ١٠٪ من طحن القمح وضعيه مباشره على أى جزء ملتهب أو مؤلم لعلاجه.

٤-**زنجبيل - سمسم:**

أمزج جيداً ملعقه من زيت السمسم مع كمية مماثله من عصارة الزنجبيل هذا المزيج جيد للصداع ويعمل على وقف سقوط الشعر وقشرة الرأس.

٥-**زيت السمسم**

رشح زيت السمسم بواسطة قطعه شاش ثم ضعى نقطه واحده من السائل المصفى فى كل عين قبل النوم ، إنه جيد لأمراض العين كافة.

٦-**كمادة الملح**

قم بتسخين ١ إلى ١,٥ كيلو جرام ونصف من الملح. صفه فى كيس من القطن أو القماش ضع ذلك على الأجزاء التى تؤلمك.

٧-**لزقه فول الصويا**

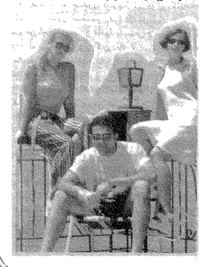
إنقع مقدار فنجاناً من فول الصويا فى الماء مدة ليلة واحدة (٥ مقادير من الماء) قومى بهرسها وأضيفى إليها قليلاً من الطحين . ضع المزيج على جبهتك إذا كنتى تشكو من إرتفاع درجه حرارتك أو من أى إلتهاب أنه يمتص الحراره على نحو خيالى.

٨-**كمادة الشاى**

حمص أملود الشاى: ضف ٥٪ من الملح وضع منه كمادة على عينيك مدة ١٠ إلى ١٥ دقيقة ثلاث مرات فى اليوم أنه يشفى أمراض العين.

٩-**لزقة الارز**

أسحقى الأرز كاملاً مع قليل من الماء ثم ضعيه مباشرة على جرحك المؤلم.





World Trans Group Company



Tramp Dept.

Have the pleasure to introduce ourselves as **EWA-Group** , one of the major Group companies in the field of International Multimodal Transport in Egypt..

In regard to our newly established Tramp & Chartering Division, we have the please to offer you a unified and first class service worldwide for Heavy Lifts Dry-Cargo and Heavy lifts and over dimension cargo.

We are one of the fully Licensed, Independent and Private Ships Agency in Egypt, pls. allow us to kindly and briefly inform you of our activities in the following fields:

FULL SHIPS AGENCY (Tankers, Dry-Cargo or Liner Ships)

SHIPBROKERS & FORWARDING AGENTS

OWNERS' REPRESENTATIVES to the marine industry

Thanks to a highly qualified and motivated team of professionals (with a background in Chartering, Ships Operating, Agency, Surveyors & ex. Navigating Officers) combined with the use of the latest technology and business management practices.

Will be pleased to assist you with your shipments of Heavy lifts, General Cargo or bulk to / From any port world wide..

For Inquiries please contact: Ms. Gihan Kohel – Tel: +203 4855900 – Ext. 104 or

E-mail: **gihan@ewa-group.com**

Alex / Dubai - T/T 14 days - Direct Service - Competitive Rates

Export Consol Schedule

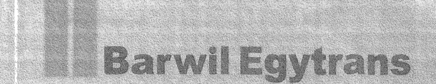
VESSEL	T/T	ETA ALEX
Joanna	Rotterdam	06.02.04
Pelineo	VLC	04.02.04
Mairiam	Rotterdam	13.02.04
Pelat	VLC	11.02.04
Ruth	Rotterdam	22.02.04
Pelado	VLC	18.02.04

**** Weekly Service**

For more details / quotations pls. contact:

Ms. Farida Mahdy +203 4855900 – Ext. 126 E-mail: farida@ewa-group.com





SERVING ALL OVER THE WORLD

中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA

MAREREA

EAST AFRICA & WEST AFRICA

BULCON

SEAMATES







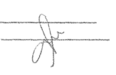
NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.



Certificate of Approval

Date: 05/01/2001



Certificate No: 76816

ALEXANDRIA HEAD OFFICE

TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN

e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans

خطـوبة مباركة

فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء بفندق شيراتون المنتزه تمت خطوبة الآنسة [illegible] كريمة اللواء بحرى عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى إلى الأستاذ محمد السحاسى نجل رجل الأعمال محمد صبرى النعمانى وقد حضر الحفل لفيف من رجال الأعمال وصفوة من رجال النقل البحرى.

وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالخطوبة المباركة وتتمنى لهم كل سعادة وهنا.



العروسان بصحبة والدة العروس

العروسين فى طريقهما إلى صالة الإحتفال

العروسين بصحبة والديهما

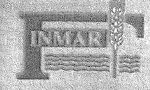
العروسان يقطعان تورتة الخطوبة

الدكتور جمال مختار رئيس الاكاديمية واللواء محسن المصرى أمين إتحاد غرف الملاحة العربية واللواء طارق نور رئيس أركان القوات البحرية

العريس يضع خاتم الخطوبة فى أصبع العروس

سارة مصطفى خلوصى
أول النقل الدولى كلية النقل البحرى
والتكنولوجيا
وقد كان مشروع البكالوريوس الذى تقدمت
به النظام اللوجستى فى شركة أبو قير
للأسمدة
وأسرة المجلة تتمنى لها النجاح الدائم

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى/ صلاح الوليلى
رئيس هيئة موانى البحر الأحمر
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته
معالى الدكتور/ عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء المصرى
بتجديد فترة رئاسته لهيئة موانئ البحر الأحمر
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ٥ لسنة ٢٠٠٤
وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة
طوال فترة رئاسته السابقة للهيئة
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة
الرئيس/ محمد حسنى مبارك
رئيس جمهورية مصر العربية



للملاحة

شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
وموانئ الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا





يعمل بانتظام بين الاسكندرية و موانى
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية


TRADIGRIN SHIPPING S.A

الاسكندرية: ٣ ش فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل ٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠
فاكس / ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس / ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية
مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٣٥٩٨٨٥/٠٦٦ - ٣٥٩٧٧٥/٠٦٦ فاكس: ٣٣٦١٤٥/٠٦٦
مكتب دمياط: ميناء دمياط بجوار شركة الحاويات / تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١/٠٥٧
الفروع: القاهرة - السويس





أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

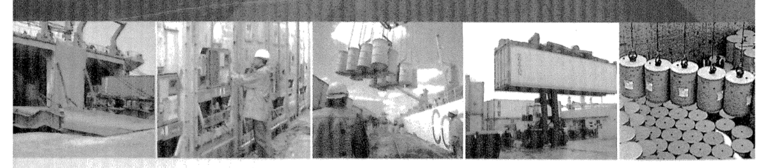
خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشوين الحاويات الفارغة

©Art Link



www.ship-crew.com





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Sokhna Port Office:
Sokhna Port, Suez.Egypt
Tel.:+2062-710060
Fax: +2062-710061

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943

